

# Analyse und Verbesserungsvorschläge zu den IPV-Verbindungen Zürich-Bologna (EC30/31) und Zürich-Genova (EC34/35)

## 1. Fahrzeit Chiasso-Milano: Plus 20% innert 15 Jahren

- 2010: 40 Minuten
- 2021: 48-55 Minuten mit Halt in Monza
- 2025: 48 Minuten

## 2. Milano-Lugano: Unterschiedliche Fahrzeiten der EC-Züge, teilweise länger als Fahrzeit der RE-Zügen mit mehr Zwischenhalten.

### Fahrzeit Milano C. – Lugano

	EC178	RE80	EC150
Milano C.	10.10	10.43	11.10
Lugano	11.50	12.00	12.28
Anzahl Halte	2	7	2
Fahrzeit	1h40	1h17	1h18

Der RE80 hat trotz fünf zusätzlichen Zwischenhalten eine 23 Minuten kürzere Fahrzeit. Somit kann man mit dem RE80, der um xx.43 ab Milano fährt, in Lugano auf den EC mit Abfahrt xx.10 (also 33 Minuten vor dem RE) umsteigen. Der EC150, Milano C. ab 11.10 hat eine um 22 Minuten kürzere Fahrzeit als der EC178. Diese Fahrzeitunterschiede sind dem Vernehmen nach auf die Trassenpolitik auf der Strecke Lugano-Milano zurückzuführen, welche nur eine Intercity-Trasse pro Stunde vorsieht. Sie sind aber für die Fahrgäste kaum nachvollziehbar und beeinträchtigen die allgemeine Glaubwürdigkeit des IPV-Angebots zwischen der Schweiz und Italien erheblich.

## 3. Zürich-Bologna (EC30/31)

- Der neue Zug fährt nicht über Milano Centrale sondern Milano Lambrate und Milano Rogoredo. Damit ist er für Fahrgäste, die in Milano umsteigen wollen, nicht attraktiv.
- Die Fahrzeit Milano Lambrate – Piacenza ist im Vergleich zu internen Zügen überlang. Sie dauert 62 Minuten, während ein Regioexpress mit 3 Zwischenhalten 52 Minuten unterwegs ist.

### Fahrzeitvergleich Milano – Bologna

	EC31	FR8809	Regioexpress
Anzahl Halte	5	3	14
Fahrzeit	2h33	1h52	2h49
Differenz zu EC31		-41'	+26'

- Die Fahrlage des EC31 ist identisch zu den EC-Verbindungen nach Milano Centrale: Er kommt um 09:55 Uhr in Milano Lambrate an, also 5 Minuten später als die EC-Züge in Milano Centrale (Ankunft: xx.50) und fährt um 09:57 Uhr wieder in Richtung Bologna ab.
- Die SBB hat kommuniziert, dass die Linie zukünftig bis nach Florenz verlängert werden soll. Damit kann die touristische Nachfrage zu einem grossen Teil abgedeckt werden, allerdings werden andere Marktsegmente, z.B. Geschäftsverkehr damit nur unzureichend bedient. Die Fahrzeit nach Florenz ist gegenüber der besten Verbindung mit Umstieg in Milano C. kaum konkurrenzfähig mit 6h42 gegenüber 5h31.

#### 4. Zürich-Genova (EC34/35)

- Die Linie verläuft ebenfalls nicht über Milano Centrale sondern Milano Lambrate und Milano Rogoredo. Damit ist sie für Fahrgäste, die in Milano umsteigen wollen, ebenfalls nicht attraktiv.
- Während des Winters 2025/2026 ist der Betrieb eingestellt, er wird im Frühling wieder aufgenommen und soll bis zum Fahrplanwechsel 2027 aufrecht erhalten bleiben. Für 2027 ist ein durchgehender Betrieb vorgesehen.
- Wie beim Zug nach Bologna ist auch hier die Fahrzeit im Vergleich zu internen Verbindungen länger.

#### Fahrzeitvergleich Milano – Genova

	EC35	IC669
Fahrzeit	1h41'	1h28'
Differenz zu EC35		-13'

- Die Linie wird zwischen April und Oktober bis nach La Spezia – Pisa verlängert.

#### 5. Minimal-/Maximalgeschwindigkeit auf italienischen HGV-Strecken

Gemäss unseren Informationen haben die am häufigsten eingesetzten HGV-Zugstypen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Km/h, beispielsweise der ETR 600 von Trenitalia (eingesetzt auf der HGV-Strecke Torino-Milano) und der ETR 675 von Italo (eingesetzt auf der HGV-Strecke Milano-Scalea). Solange diese Zugstypen weiter zahlreich eingesetzt werden, ist somit unseres Erachtens eine Erhöhung der Minimalgeschwindigkeit auf 300 Km/h allenfalls auf vereinzelten Neubaustrecken (z.B. Milano-Bologna-Florenz) möglich. Rete Ferroviaria Italia (RFI) sollte deshalb die Giruno-Züge der SBB in Italien rasch und von Ausnahmen abgesehen auf dem ganzen Netz zulassen.

#### 6. Verbesserungsvorschläge

##### a. Reduktion der Fahrzeiten der EC-Züge und damit Angleichung an diejenigen der nationalen Regio- und HGV-Züge

Auf den Strecken Lugano-Milano, Milano-Genova und Milano-Bologna weisen die EC-Züge aus der Schweiz weitaus längere Fahrzeiten auf als vergleichbare inneritalienische Freccia-Rossa, IC und Italo-Züge, teilweise sogar länger als Regionalexpress-Verbindungen mit weitaus mehr Fahrplanhalten. Von der RFI sollte generell eine Gleichbehandlung der internationalen Verbindungen, d.h. Trassen mit gleicher Fahrzeit wie für die italienischen Züge gefordert werden.

##### b. Neue EC-Verbindungen sind via Milano Centrale zu führen

Die Abklärungen zeigen, dass die neuen EC-Verbindungen nach Genua und Bologna zwischen Chiasso und Milano in der gleichen Fahrlage verkehren wie die bisherigen EC-Verbindungen. Somit sollte auch für diese Verbindungen Trassenkapazität für die Anfahrt von Milano Centrale zur Verfügung stehen. Ein allfälliger höherer Zeitbedarf sollte wegen der überlangen Fahrzeit dieser EC-Verbindungen zwischen Milano und Piacenza kein Problem darstellen.

Die gleiche Situation bestand bereits bis 2009 mit den Direktzügen Schweiz – Genua und Schweiz – Rom, welche Milano C. anfuhrten. Aktuell fahren sowohl Trenitalia- als auch Italo-Züge Turin-Rom auf vergleichbaren Ein- und Ausfahrtstrassen. Diese Züge fahren sogar noch weiter rechts in

den Bahnhof Milano C. ein und müssen dann ganz auf der linken Seite Richtung Bologna-Rom ausfahren. Es bestehen hier also mindestens gleich schwere Kreuzungskonflikte (vgl. Abb.).



Abb.: Ein-/Ausfahrtswege Richtung Turin (blau) und Chiasso (rot)

Damit könnten diese EC-Verbindungen an den wichtigsten Bahnknoten Norditaliens angebunden und voll ins italienische Fernverkehrsnetz integriert werden. Ihre Angebotsqualität würde so stark erhöht, das Nachfragepotenzial und letztlich die Wirtschaftlichkeit gestärkt.

## 7. Fazit

Die Bestrebungen der SBB, die internationalen Verbindungen nach Italien auszubauen und neue Destinationen direkt zu verbinden, ist zu begrüßen. Die Analyse zeigt, dass auf verschiedenen Strecken deutlich längere Fahrzeiten als für vergleichbare nationale Verbindungen bestehen. Zudem fahren die bestehenden und geplanten Direktverbindungen nach Genova (-Pisa) und Bologna(-Firenze) nicht via Milano Centrale. Damit sind diese Direktverbindungen nur beschränkt attraktiv. Es ist wichtig, dass die EC-Verbindungen aus der Schweiz nach Italien die gleiche Attraktivität wie die nationalen Verbindungen aufweisen und vor allem gegenüber dem Flugverkehr so weit als möglich konkurrenzfähig sind.