



Neue Uniform.

Zusammen mit dem Fahrplan 2017 führt die SBB dieses Jahr eine neue Uniform ein. Das Zugpersonal trägt diese ab dem 11. Dezember 2016, das Schalterpersonal ab dem 1. März 2017. Damit wird die alte Uniform, die zur Euro 2008 eingeführt wurde, ersetzt.

Das neue Sortiment umfasst folgende Kleidungsstücke:

- Parka/Softshell-Jacke/Wintermantel
- Veston/Blazer/Gilet
- Hemden/Blusen
- Krawatte/Foulard
- Hosen/Jupe

Vertreter des Zug- und Schalterpersonals haben den Entwicklungsprozess eng begleitet und die Anforderungen ihrer Berufsgruppen eingebracht. Bei den Trageversuchen zwischen August und Oktober 2015 ist die neue Uniform insgesamt gut angekommen.

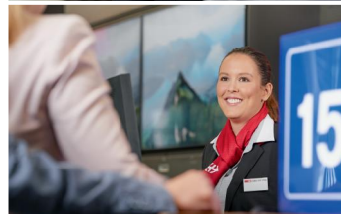
Design der neuen Uniform.

Ziel der neuen Uniformen ist eine sichtbare Kundenorientierung. Die SBB Mitarbeitenden mit Kundenkontakt müssen jederzeit klar als solche erkennbar sein und die SBB Werte repräsentieren. Aus diesen Gründen erhält die Uniform neu einen roten Kragen. Mit der Neuuniformierung macht die SBB den Schritt weg vom «Beamtenblau» hin zu einem zeitgemässen Erscheinungsbild. Die Grundfarbe ist neu Anthrazit.

Die neue Uniform wurde von Elisabetta Birmelin (Birmelin Design Studio, Oberschleissheim/D) entworfen. Überzeugt hat ihr Design nicht nur mit einem ästhetisch ansprechenden Vorschlag, der die SBB Werte einbringt, sondern auch mit Praxistauglichkeit.

Nachhaltigkeit.

Bei der Beschaffung der Uniform waren die ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit mitbestimmend. Die Lieferanten der SBB verpflichten sich vertraglich zur Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen, der vorgeschriebenen Arbeitsbedingungen und der Lohnleichbehandlung. Bei der Gewebeauswahl werden wenn immer möglich nachhaltige Rohmaterialien eingesetzt (Bio-Baumwolle, Schurwolle).



3-Phasen-Produktion in den Rangierbahnhöfen.

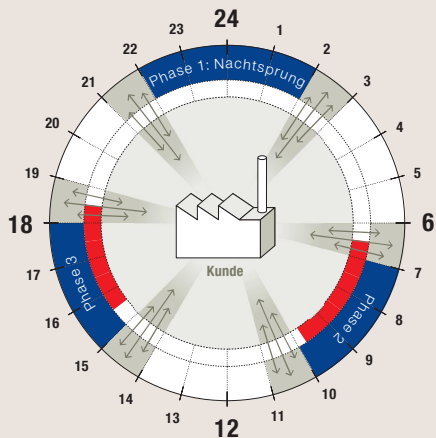
Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 startet SBB Cargo das neue Angebot Wagenladungsverkehr «WLV 2017». Mit WLV 2017 schafft SBB Cargo ein modernes und attraktives Angebot für die verladende Wirtschaft: Das Angebot wird erweitert, die Infrastrukturnutzung verbessert und die Kostenstabilität erreicht. Die zentralen Bausteine sind eine standardisierte 24-Stunden-Produktion sowie eine passgenaue Buchungslogik.

Kundenorientiertes Angebot.

Kern des neuen Angebots ist einerseits die Produktion rund um die Uhr und andererseits die Verarbeitung in drei Phasen. Das bedeutet, dass der Expressverkehr im verkürzten Nachtsprung und tagsüber in den zwei restlichen Phasen der normale Wagenladungsverkehr abgewickelt wird. Mit diesen neuen Rangierzeiten wird der Personenverkehr nicht nur weniger tangiert, sondern können auch mehr Güterverkehrsstrassen genutzt und die Kunden dadurch an grossen Standorten häufiger bedient werden.

Passende Buchungslogik.

Eine zentrale Voraussetzung für die 24-Stunden-Produktion bildet die neue Buchungslogik. Die Verkehre können damit transportkettenscharf gebucht und anschliessend so transportiert werden. Der Buchungsprozess erfolgt künftig in zwei Schritten. Zum einen mit der vorgängigen Buchung inklusive der Reservation der Wunschtransportkette, zum andern mit dem Check-in spätestens 90 Minuten vor der Abholung der Wagen.



3-PHASEN-PRODUKTION IN DEN RANGIERBAHNHÖFEN

Herzstück des neuen WLV 2017 ist die «Produktionsuhr». Die standardisierte Produktion mit drei Verarbeitungsphasen während 24 Stunden schafft zusätzliche Netzkapazität durch Umlagerung der Verkehre aus der Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs.

- In Rangierbahnhöfen* werden Züge neu formiert
- Abholen und Zustellen der Wagen im Takt
- Hauptverkehrszeit im Personenverkehr

* Rangierbahnhof Limmattal, Lausanne Triège, Basel, Buchs und Chiasso

Gotthard-Basistunnel.

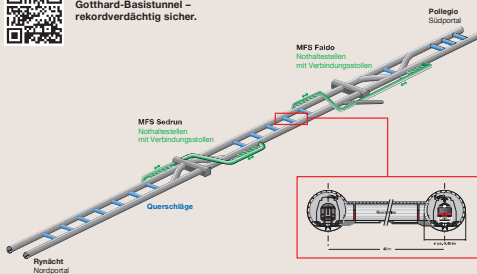
Der Gotthard-Basistunnel (GBT) besteht aus zwei 57 Kilometer langen Einspurröhren. Er verbindet das Nordportal in Erstfeld mit dem Südportal in Bodio. Zählt man sämtliche Verbindungs- und Zugangsstollen sowie Schächte hinzu, misst das Tunnelsystem über 152 Kilometer. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern ist der Gotthard-Basistunnel nicht nur der längste, sondern auch der tiefste bisher gebaute Eisenbahntunnel der Welt.

Zwei Multifunktionsstellen in Faido und Sedrun unterteilen die beiden Tunnelröhren in drei ungefähr gleich lange Abschnitte. Diese bestehen aus einer Nothaltestelle je Röhre sowie den Tunnelspurwechseln und weiteren Kavernen für den Betrieb des Gotthard-Basis-

tunnel (Technik, Lüftung). Die beiden Nothaltestellen sind durch einen von den Fahröhren getrennten Verbindungsstollen verbunden. Nebst den Multifunktionsstellen werden die zwei Einspurtunnel alle 325 Meter durch insgesamt 178 Querschläge verbunden.



Video
Gotthard-Basistunnel –
rekordverdächtig sicher.



Wieso braucht es Nothaltestellen (NHS)?

Moderne Bahntunnel verfügen alle 20 Kilometer über eine NHS. Treten in einem Zug bei der Tunneldurchfahrt Probleme auf, wird eine NHS angefahren. In einer lebensbedrohlichen Situation können die Reisenden den Zug bequemer und schneller verlassen und sich in den nur wenige Meter entfernten, sicheren Bereich begeben. Aufgrund der Länge von 57 Kilometer waren während der Bauphase Zwischenanriffe notwendig. Dadurch sind in Sedrun und Faido Zugänge zum Gotthard-Basistunnel entstanden. Die NHS Sedrun und Faido liegen im Bereich der grossen Baukavernen, die für den Tunnelaustrieb notwendig waren. Die Zugänge zur Oberfläche werden heute für die Versorgung des Tunnels mit Frischluft eingesetzt. Die NHS verfügen über von den Fahröhren vollständig getrennte, geräumige und beleuchtete Verbindungsstollen. Die NHS sind die einzigen Orte in den Tunnelröhren, in denen Rauch und Gase unmittelbar über dem Entstehungsort mit grosser Leistung abgesaugt werden können. Dazu sind die NHS an die entsprechenden Lüftungszentralen angeschlossen. Die Spurwechsel in den NHS sorgen für betriebliche Flexibilität. Im Falle einer technischen Störung muss nur $\frac{1}{2}$ des Tunnels für die Behebung gesperrt werden. Im Regelfall sind die beiden Tunnelröhren im Bereich der Spurwechsel durch Tore voneinander getrennt.

Wieso braucht es Querschläge?

Querschläge bilden sichere Räume zur Unterbringung bahntechnischer Anlagen. Im Ereignisfall dienen die Querschläge als Fluchtwege in die andere Tunnelröhre. Deshalb sind sie mit Flucht- und Brandschutztüren abgeschlossen. Erreicht ein Zug im Ereignisfall die NHS nicht, können Reisende alle 325 Meter über einen Querschlag in die sichere Gegenröhre gelangen. In der Gegenröhre muss mit Zugverkehr gerechnet werden.



Spurwechsel



Fluchtstollen

Fahrplan 2017: Überblick der wichtigsten Veränderungen im Angebot Personenverkehr.

Im Zentrum des diesjährigen Fahrplanwechsels steht der Gotthard. Dank dem Gotthard-Basistunnel verkürzt sich die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse um 30 Minuten. Auf der bestehenden Bergstrasse – neu heisst diese Gotthard-Panoramastrecke – wird ein neues, touristisches Angebot eingeführt.



- 1. Eröffnung des Gotthard-Basistunnels: Alle IC/ICN/EC verkehren neu durch den Gotthard-Basistunnel und profitieren von einem Fahrzeitgewinn von 30 Minuten.
- 2. Der zweiseitige EC Zürich HB-Milano Centrale verkehrt neu durch den Gotthard-Basistunnel. Die Reisezeit zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin sowie Italien verkürzt sich um circa 30 Minuten. Ab Luzern verkehrt neu nur noch ein EC-Zugpaar, Basel SBB wird unverändert mit einem Zugpaar via Gotthard bedient. Ab Juni soll ein Zugpaar am Wochenende nach Varenna S. Lucia verlängert werden.
- 3. Der zweiseitige IC/ICN Zürich HB/Basel SBB-Lugano verkehrt neu durch den Gotthard-Basistunnel. Die Reisezeit zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin verkürzt sich um circa 30 Minuten.
- 4. Die IR ab Basel SBB und Zürich HB fahren künftig nur noch bis Erstfeld. In Erstfeld besteht ein perennierlicher Anschluss an den RE Erstfeld-Bellinzona. An Wochenenden und Feiertagen in der Winter- und Sommerstation werden zwei IR-Züge direkt vor/bis Göschenen geführt.
- 5. Neue touristische Verbindung mit dem «Gotthard Panorama Express» zwischen Bellinzona und Filöfen jeweils Samstag und Sonntag, 15. April bis 22. Oktober 2017 sowie Feiertage 14., 17. April., 25. Mai. und 5. Juni 2017 und zwischen Lugano und Filöfen Montag bis Freitag, 3. Juli bis 20. Oktober 2017.
- 6. An Wochenenden und Feiertagen vom 14. April bis 22. Oktober 2017 (nicht am 1. August 2017) wird eine direkte Verbindung der «Gotthard Weekender», von Zürich HB über die Gotthard-Panoramastrecke bis nach Bellinzona und zurück angeboten. Diese Verbindung eignet sich speziell für Tagesausflüge und Wochenendausflüge.
- 7. Der neue RE Erstfeld-Bellinzona verkehrt stündlich über die Gotthard-Panoramastrecke. Alle zwei Stunden wird der RE bis Lugano verlängert. Drei Zugpaare verkehren weiter bis/ab Milano Centrale. In Erstfeld besteht Anschluss an den IR nach Zürich HB bzw. Luzern-Basel SBB. In Bellinzona bestehen Anschlüsse an die IC nach Lugano und Basel SBB bzw. Zürich HB.
- 8. Die S30 Bellinzona-Cadenazzo-Luino bedient neu den Bahnhof Malpensa Terminal 2. Ab 11. Juni bis 9. Dezember 2017 wird der Bahnbetrieb aufgrund von Bauarbeiten auf dem Abschnitt Cadenazzo-Luino-Luino durch Busse ersetzt.
- 9. Die S20 Locarno-Castione wird neu von Castione bis Biasca verlängert, zur Hauptverkehrszeit bis Alaró. Die S20 hat Anschluss auf sämtliche Fernverkehrszüge in Bellinzona.
- 10. Die IR der Strecke Lausanne-Sion-Brig halten morgens und abends häufiger in Blex und Leuk.
- 11. Der ICN Basel SBB-Delémont-Biel/Bienne mit Abfahrt um 6.03 Uhr verkehrt neu in Doppeltraktion.
- 12. Der IR mit Abfahrt um 4.21 Uhr in Bern hält neu auch in Zürich HB statt nur in Zürich Flughafen. Dadurch erhalten Bern, Otten und Aarau eine neue Frühverbindung nach Zürich HB.
- 13. Auf der Linie Neuchâtel-Buttes wird der Bahnhof Champ-du-Moulin unter der Woche neu im Halbstundentakt bedient.
- 14. Eröffnung der S25 Murli-Othmarstrassen-Brugg im Stundentakt. Fahrplananpassungen der S23 Lenzburg-Bugg (5 Zugpaare zur Hauptverkehrszeit fallen weg).
- 15. Ein zusätzliches Zugpaar S42 Zürich HB-Muri.
- 16. Angebotserweiterungen mit drei zusätzlichen Zügen abends auf der S99 Luzern-Hochdorf.
- 17. Die Züge der S7 von/nach Willisau-Hüttwil-Langenthal werden in Wolhusen mit dem RE Luzern-Bern vereinfacht bedienungswiesig getrennt. Damit besteht neu mit der S6 eine halbstündliche Direktverbindung Langenthal-Wolhusen-Luzern.
- 18. Teibus Luzern-Altdorf: Der Mittagsbus (Luzern ab 12.08 und Altdorf ab 13.05 Uhr) fährt neu auch am Samstag.
- 19. Neu verkehrt am Samstag (28. Januar 2017 bis 11. März 2017) ein zusätzlicher RE um 12.20 Uhr ab Landquart via Virena nach St. Moritz als Anschlusszug der SBB.
- 20. Die Regionalzüge zwischen Brig und Domodossola werden neu von der BLS angeboten.
- 21. Auf der Linie Vallorbe-Lausanne verkehren morgens zwei S-Bahnen bereits ab Le Brassus (Abfahrt 5.04 und 5.59 Uhr) nach Lausanne und abends von Lausanne nach Le Brassus (Ankunft 19.04 und 19.04 Uhr). Diese 4 Züge halten neu in Amex, wodurch sich dort ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten ergibt. Eine neue Verbindung zwischen Lausanne (Abfahrt 6.37 Uhr) und Vallorbe (Ankunft 7.19 Uhr) mit Zwischenhalt in Renens VD. La Sarraz und Oroy/Romanbühl wird eingeführt.
- 22. Auf der S3 Grandson-Lausanne-Palézieux verkehren abends neue Züge von Lausanne nach Grandson (Abfahrt 21.30, 22.30 und 23.30 Uhr) und von Grandson nach Lausanne (Abfahrt 21.53, 22.53 und 23.53 Uhr). Im Waadtland Norden besteht so ein Halbstundentakt bis Mitternacht.