



Oben: Ein IC Romanshorn – Brig fährt auf dem in Fahrtrichtung rechten Gleis am Einfahrtsignal Sulgen vorbei; das linke Gleis wird durch ein Haltsignal geschützt (Foto: Ch. Frauenknecht, 13. November 2013).

Unten: Re 4/4 I 10009 mit einem kurzen Güterzug auf der Oensingen – Balsthal-Bahn (Foto: W. Ruetsch, 26. November 2013).



Eingleisig durch Erlen

Seit dem 31. Oktober wickeln die SBB den Zugverkehr zwischen Sulgen und Oberaach auf der Strecke Weinfeld – Romanshorn eingleisig ab. Der schlechte Zustand des Streckengleises 267 erzwingt diese Betriebsform (siehe SER 11/2013, S. 560), die wohl bis März 2014 andauern wird. Unklar ist, ob tatsächlich fehlende Ressourcen der Grund sind für dieses bislang einmalige Vorgehen, oder ob auch die Finanzen eine Rolle spielen.

In Erlen warten aufgrund des eingleisigen Betriebs regelmässig Reisende an Gleis 2 auf den Regionalzug, während ein Intercity durchbraust. Manche Fahrgäste fühlen sich in dieser ungewohnten Situation auf dem schmalen Perron nicht sicher – der Bereich zwischen Perronkante und Sicherheitslinie ist grösser als der „sichere“ Bereich hinter der Linie, und ein Zaun begrenzt den Perron nach hinten. Auch zu Gleisüberschreitungen soll es schon gekommen sein, da die Barrieren des als Zugang zu Gleis 2 dienenden Bahnübergangs vor der Zugseinfahrt geschlossen werden. Die „Thurgauer Zeitung“ widmete dem Thema Mitte November eine halbe Seite.

Die SBB wiegelten laut dem Zeitungsbericht zunächst ab und betonten, dass alle Vorschriften eingehalten seien, schickten dann aber doch Personal vor Ort, das während einer Woche die am Morgen in grosser Zahl wartenden Pendler informierte. Weiter wurden automatische Lautsprecherdurchsagen in Aussicht gestellt, die „ab Dezember“ vor allen durchfahrenden Zügen warnen sollen. (mr)

Re 4/4 I auf der OeBB

Die Re 4/4 I 10009 wird seit einigen Monaten sporadisch im Güterverkehr eingesetzt. Am 26. November war die an das EVU Trans Rail vermietete Lokomotive auf der Oensingen – Balsthal-Bahn zu sehen. (mr)

Ja zum Terminal Basel Nord, Fragezeichen zum Gateway Limmattal

Der geplante neue Umschlagterminal „Basel Nord“ für den Kombinierten Verkehr soll gebaut werden, zunächst für den Umschlag Schiene/Schiene und Schiene/Strasse, in einem weiteren Schritt auch mit Einbezug der Rheinschiffahrt. Beim geplanten Terminal im Raum Zürich, dem „Gateway Limmattal“, will man sich hingegen lediglich „die Option für die Realisierung“ offenhalten. Das Projekt soll, wenn überhaupt, nachfrageabhängig in Etappen realisiert werden. Auf dieses Vorgehen haben sich Vertreter der Transport- und Logistikbranche in einem vom Bundesamt für Verkehr initiierten Mediationsverfahren geeinigt. Vertieft werden soll die Frage, wie der diskriminierungsfreie Zugang zu den Umschlagterminals am besten gewährleistet werden kann. (bav/mr)

Genfer Kuriositäten

Wer mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, stösst oft auf kleine Begebenheiten zum Schmunzeln oder Seufzen, zum Beispiel Anfang November im Bahnhof Genève: Ein Bus als Bahnersatz ist (leider) alltäglich, aber dass ein Tram einen Zug ersetzt, ist weniger geläufig. In Genf kommt es derzeit, bedingt durch die Bauarbeiten für die CEVA-Verbindung, abends und an Wochenenden vor, dass die Regionalzüge Coppet –

Tram statt Zug: Anzeige im Bahnhof Genève am 9. November 2013 (Foto: K. Woker).



Genève – Lancy-Pont-Rouge auf dem letzten Abschnitt entfallen. Die Reisenden werden dann auf die Tramlinie 15 verwiesen.

Der Halbstundentakt auf dieser Strecke wird mit dreiteiligen Domino-Zügen abgewickelt, die wegen der grossen Nachfrage meist in Doppeltraktion verkehren. Somit sind zwangsläufig zwei Abteile erster Klasse vorhanden, was 48 Plätzen entspricht. Diese sind indes wenig gefragt, während es in der zweiten Klasse an Plätzen mangelt. Um die Situation zu entspannen, ist seit 7. Oktober das Erstklassabteil des auf Seite Genf gereichten Domino jeweils von Montag bis Freitag ab Betriebsbeginn bis 10 Uhr deklassiert und somit auch Reisenden mit Billetten zweiter Klasse zugänglich.

Erstaunlich ist die geringe Nachfrage in der ersten Klasse nicht, beträgt doch auch im Genfer Tarifverbund Unireso die Klassenspanne stattliche 70 Prozent. Stammkunden werden sich deshalb gut überlegen, ob sie für die spartanisch gepolsterten Sitze in den Domino-Steuerwagen diesen Mehrpreis bezahlen wollen. (wo)