

Schweiz

Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat die Vorlage zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr mit dem Verpflichtungskredit von 4,104 Mia. Fr. für die Jahre 2018–2021 verabschiedet. Im Vergleich zum Budget 2017 sind dies 75 Mio. Fr. mehr pro Jahr. Ungefähr die gleichen Mehrkosten müssen die Kantone beitragen resp. die Transportunternehmen einsparen, damit das geplante Angebot gefahren werden kann.

Das BAV hat Anfang April das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene in die Vernehmlassung geschickt. Das für die Behörden verbindliche Konzept stimmt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf die übergeordnete Verkehrspolitik und die Raumentwicklung ab und schafft langfristig Planungssicherheit für die Betreiber und Benutzer der Anlagen des Schienengüterverkehrs.

Die bestehenden Bahnhöfe des Güterverkehrs und Freiverlade sollen erhalten werden. Bei der Entwicklung der Anlagen ist eine Steigerung der Produktivität und je nach Bedarf der Kapazität anzustreben. Nicht mehr benötigte Anlagen des Schienengüterverkehrs können nach einer Abwägung aller Interessen für andere Nutzungen freigegeben werden.

2016 wurden erstmals knapp mehr als 40 Mio. t Güter durch die Schweizer Alpen transportiert. Erstmals seit 20 Jahren ist die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen um 3,4% unter 1 Mio. auf 975000 gesunken. Der Marktanteil der Eisenbahn im alpenquerenden Güterverkehr stieg auf 71%, höchster Wert seit 2001.

Die Ticket-App «Fairtiq» gilt seit 1. Juni auch im Tarifverbund Ostwind. Neben dem Kundennutzen hoffen die Busunternehmen auf eine Entlastung der Buschauffeure vom Billetverkauf und damit eine höhere Pünktlichkeit.



Der erste Giruno von Stadler hat die Testfahrten aufgenommen (oben RABe 501 001 zwischen Erlen und Oberaach am 30.4.2017), bevor die FV-Dosto die Zulassung erhalten haben (unten RABe 502 207 zwischen Witrach und Kiesen am 5.5.2017, erste aussen sauber gestaltete Einheit).

Le premier Giruno de Stadler a commencé ses courses d'essai (en haut, le 30.4.2017, la RABe 501 001 entre Erlen et Oberaach), avant que les FV-Dosto aient obtenu l'homologation (en bas le 5.5.2017, entre Witrach et Kiesen la RABe 502 207, première unité décorée proprement à l'extérieur). Fotos: R. Kaufmann, G. Trüb



8. Umsetzungsvereinbarung ZEB

Im Rahmen des Gesetzes für die Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) genehmigte der Bundesrat am 29. März die 8. Umsetzungsvereinbarung mit den SBB und eine Umsetzungsvereinbarung mit der BLS über total 207 Mio. Fr. (alle Beträge nur Anteil ZEB):

Nord–Süd-Verkehr

Benzenschwil–Oberrüti und Vezia–Melide, Zugfolgezeitverkürzung, 8,5 Mio. Fr. Biasca, Weichenverbindung, 6,1 Mio. Fr. Lugano, gleichzeitige Einfahrten auf Gleis 1 und 2, 18,4 Mio. Fr.

Cadenazzo–Locarno, abschnittsweise 2. Gleis und Zugfolgezeitverkürzung (siehe auch EA 4/17, S. 152), 94,7 Mio. Fr.

Léman 2030

Lausanne, Vorbereitung Bahnhofmodernisierung, 56,3 Mio. Fr.

West–Ost-Verkehr

Däniken (RB), Wendegleis Regionalverkehr, 4,0 Mio. Fr. (Entlastung Bahnhof Aarau) St. Gallen Winkeln–St. Gallen, Zugfolgezeitverkürzung (siehe EA 4/17, S. 165), 10,5 Mio. Fr.

BLS

Eifeld (Spiez–Wimmis), Ausbau zum Kreuzungsbahnhof (bessere Fahrplangestaltung auf der Simmentalstrecke), 8,9 Mio. Fr.

SBB-CFF-FFS

Die Internetauftritt SBB.ch wurde nach knapp 6 Jahren auf den 6. April neu gestaltet. Er ist für alle Endgeräte einheitlich (bzw. responsiv, d.h. das Gerät des Nutzers wird erkannt). Struktur und Inhalt sind weitgehend gleich. Der Online-Fahrplan ist optisch an die App «SBB Mobile» angelehnt, was die Bedienung über eine Tastatur eher mühsam macht. Der Webshop folgt im Lauf des Jahres.

SBB/Anlagen CFF/Installations fixes

In Lausanne wird in 29 m Tiefe von Mai bis August während täglich 16 Std. mit einer ferngesteuerten Tunnelbohrmaschine ein 620 m langer Tunnel mit einem Durchmesser von 3 m von Ost nach West ungefähr unter dem Hausperron und unter der M2 gebohrt. Darin werden rund 50 km Kabel für die neue Sicherungsanlage im Rahmen von Léman 2030 verlegt.

SBB Historic und der DSF organisierten am 22. April eine letzte Fahrt unter dem alten Zugsicherungssystem durch, SBB Historic unter dem Motto «60 Jahre TEE» (Rundfahrt Olten–Bern–Lötschberg–Domodossola–Wallis–Lausanne–Olten) mit dem RAE TEE 1053, der DSF mit dem RBe 4/4 1405, dem RBe 540 074 und 2 Wagen von Zürich via Lötschberg nach Martigny und zurück nach Zürich.

Bahninfrastruktur-Ausbau schritt 2030/35 (AS 30/35)

Ausgangslage

Mit der Gesetzesvorlage Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (Fabi, EA 1/14) wurden die Rollen für die Bahninfrastruktur-Ausbau schritt neu definiert: Federführend ist das BAV, das von den Kantonen und den Bahnen Vorschläge entgegennimmt und diese mit Unterstützung der Bahnen und von Planungsbüros konsolidiert. Die Vernehmlassung zum AS 30/35 beginnt voraussichtlich im 4. Quartal 2017, Ende 2018 soll die Botschaft ans Parlament verabschiedet werden.

Die in 6 Planungsregionen zusammengefassten Kantone haben Ende 2014 zahlreiche Vorschläge für den Ausbau des Angebots und somit der Bahninfrastruktur eingereicht. Das BAV hat sie aufgrund von Kosten-Nutzen-Berechnungen bewertet und am 28. April den Kantonen anlässlich der jährlichen öV-Konferenz den Zwischenstand der Planungsarbeiten für den AS 2030/35 vorgestellt.

Varianten

Der Bundesrat hat das BAV am 25. Januar 2017 beauftragt, für den AS 30/35 2 Varianten zu erarbeiten: Die Variante 1 im Umfang von 7 Mia. Fr. bis 2030 entschärft die dringlichsten absehbaren Engpässe im Personenverkehr zu 75 % und bringt Qualitätsverbesserungen für den Güterverkehr. Die Variante 2 für 12 Mia. Fr. bis 2035 ergänzt die erste Variante mit zusätzlichen Ausbauten und ermöglicht einen Abbau der Engpässe im Personenverkehr zu 95 % und im Güterverkehr zu 80 %.

Die Variante 2 umfasst zwar einen grösseren Finanzrahmen, aber auch einen längeren Realisierungshorizont. Gemäss den Fabi-Regeln stehen jährlich etwa 2 Mia. Fr. für Erweiterungsinvestitionen zur Verfügung. Mit der Variante 2 wird die Verwendung dieser Mittel über eine längere Zeit festgelegt als mit der Variante 1.

Variante 1

Die Variante 1 will vor allem die schlimmsten Engpässe im Personen- und Güterverkehr auf der West-Ost-Achse beseitigen: Das grösste Projekt ist der Brüttenertunnel inkl. Zufahrten (EA 2/17, S. 65), um den Flaschenhals Effretikon-Winterthur zu entschärfen. Mit diversen kleineren Massnahmen sollen die Kapazitäten Annemasse-Coppet, Genève-Lausanne, Lausanne-Martigny, Lausanne-Yverdon-les-Bains erhöht sowie die Grundlage für den IC-Viertelstundentakt Bern-Zürich geschaffen werden.

Die Kapazitätserhöhung im Korridor Lausanne-Yverdon wird mit einem 3. Gleis abschnittsweise für die S-Bahn sowie der Umstellung des Fernverkehrs am Jurasüdfuss von Neigezügen auf doppelstöckiges Rollmaterial erreicht. Damit werden die Fahrzeiten länger und die Direktverbindungen vom Jurasüdfuss nach Delémont-Basel definitiv unterbrochen. Auf dem Korridor Biel-Delémont-Basel wird u.a. mit der

Privatbahnen

Bei den Privatbahnen sind in der Variante 1 Erweiterungsinvestitionen im Gesamtumfang von 0,8 Mia. Fr. vorgesehen:

MBC	Kapazitätserhöhung für Güterverkehr Délice-Morges
LEB	Angebotsverdichtung Lausanne-Echallens
TRAVYS	Viertelstundentakt Yverdon-Valeyres, Direktverbindung Orbe-Lausanne (Ausbau Bahnhof Chavornay bereits im AS25)
MGB	Leistungssteigerung Visp-Zermatt
BLS	Viertelstundentakt Bern-Niederscherli
BLS	2. RE Bern-Spiez-Interlaken-/Frutigen
RBS	Angebotsverdichtung Tramlinie 6 Fischermätteli-Worb
RBS	Verlängerung S7E bis Deisswil, S8E Bern-Zollikofen (7,5-Min.-Takt)
ASm	Viertelstundentakt Solothurn-Flumenthal
ZB	RE Engelberg halbstündlich, S44/S55 ganztags stündlich, S41 Luzern-Horw halbstündlich, Saisonzüge Brünig
FLP	Tram-Treno Lugano: Tunnel Bioggio-Lugano FFS (Tiefbahnhof)-Lugano centro (weitere Etappen für den Ortsverkehr müssten über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds finanziert werden)
SOB	Leistungssteigerung Wädenswil-Einsiedeln (u.a. 2. Gleis Schindellegi-Biberbrugg)
SZU	Taktverdichtung S4 und S10 zum 7,5-Min.-Takt in HVZ im engeren Einzugsbereich
FW	Viertelstundentakt, Haltestelle Wil West
RhB	Bahnzugang und Abstellanlagen Landquart

In der Variante 2 sind bei den Privatbahnen zusätzliche Projekte im Umfang von 0,4 Mia. Fr. möglich:

TPC	Viertelstundentakt Aigle-Monthey und Halbstundentakt Monthey-Champéry in HVZ
TPF	Halbstundentakt Bulle-Romont-Fribourg (Massnahmen wegen Güterverkehr West-Ost), Beschleunigung (Streckenbegradigungen zwischen Romont und Bulle)
TRN	Haltestelle Les Sugis (bei Buttes)
CJ	Haltestelle Noirmont-Sous la Velle (Seite Saignelégier)
BLS/TPF	Anschluss in Ins von Neuchâtel nach Fribourg mit Halbstundentakt RE Neuchâtel-Bern (Ausbau Ins)
BLS	Haltestelle Kleinwabern
BLT	Expresstram Leimental
MOB/TPF	Halbstundentakt Montreux-Les Avants, Verlängerung Regionalzüge Bulle-Montbovon bis Saanen
RhB	integraler Stundentakt Bernina, Betriebsstabilisierung Prättigau

Bei den kleinen Privatbahnen wie ASm und TRAVYS hat eine Angebotsverdichtung mit einem dichteren Takt ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als die Kapazitätserhöhung des bestehenden Angebots (längere Züge mit längeren Perrons).

Doppelspurinsel Grellingen der Halbstundentakt im Fernverkehr im Inselbetrieb geschaffen.

Die Kapazität des Bahnzugangs (Perrons, Unterführungen) wird in Nyon, Morges, Neuchâtel, Olten, Lenzburg, Zürich HB SZU, Wädenswil und Basel Bad. Bf erhöht. Massnahmen in kleineren Bahnhöfen werden über die Leistungsvereinbarung finanziert. Für den Güterverkehr sind zusätzliche und/oder beschleunigte Trassen auf dem West-Ost-Korridor (speziell auch Zofingen-Lenzburg), auf der Gotthard-Achse sowie Lausanne-Sion und Zürich-Chur sowie Güterverkehrsanlagen in Dagmersellen, Cadenazzo und im Thurtal geplant.

Variante 2

Die Variante 2 umfasst die Variante 1 plus folgende Projekte:

Von den Grossprojekten erachtet das BAV den Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen (4. Gleis und 2. Riesbachtunnel nach Tiefenbrunnen) als dringlich.

Noch nicht abgeschlossen ist die Evaluation fünf anderer Grossprojekte, von denen

das eine oder andere mit der Variante 2 finanziert werden könnte: Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (Mitholz-Ferden), Zimmerberg-Basistunnel II (Nidelbad-Baar), unterirdische Direktverbindung Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds (EA 4/16, S. 160), Durchgangsbahnhof Luzern, Herzstück Basel. Die beiden letzterwähnten Projekte bieten ein geringes Kosten-Nutzen-Verhältnis und sind so teuer, dass nur eines realisiert werden könnte und dieses alle anderen vorerwähnten Grossprojekte ausschliessen würde.

Die Direktverbindung Zürich-Aarau (vorwiegend unterirdisch, EA 4/16, S. 161) übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der Variante 2.

Der Bahnzugang kann auch in Basel SBB erweitert werden. Zusätzliche und/oder beschleunigte Trassen können auf der Lötschbergachse und zwischen Zürich und Schaffhausen geschaffen werden. Weitere Güterverkehrsanlagen können in der Broye, im Zürcher Oberland, in Graubünden und in Cadenazzo errichtet oder erweitert werden. *fr*



Die BLS-Re 475 404 zog über Ostern den AKE-Rheingold mit TEE-Wagen ex DB von Berlin nach Domodossola und zurück: Zwischen Ligerz und La Neuveville am 13.4.2017.

Pendant Pâques la Re 475 404 du BLS tracta l'AKE-Rheingold avec des voitures TEE ex-DB de Berlin à Domodossola et retour: le 13.4.2017 entre Ligerz et La Neuveville. Foto: S. Martin

Das alte Tunnelgewölbe des Raspille-Tunnels (EA 6/16, 3/17) wurde am Wochenende 29.–30. April innert 56 Std. abgebrochen. Die Fahrleitung wurde demontiert und die Fahrbahn mit einem befahrbaren Belag geschützt. 56 Arbeiter, 10 Bagger und 8 «Dummers» entfernten rund 7000 m³ Schutt.

In Choindez wurden anlässlich der Fahrbahnerneuerung Ende März das Kreuzungsgleis und bis auf eine alle Weichen zu Neben- und Anschlussgleisen entfernt.

Im Bahnhof Flamatt wird 26. März bis 22. April die Entwässerung und 6.–23. Juni die Fahrbahn des Gleises 4 erneuert. Das Regelgleis in Fahrtrichtung Fribourg ist in diesen Perioden gesperrt; die RE 38xx Bern–Fribourg fallen aus, und die S1 fährt teilweise abweichend vom Jahresfahrplan.

Die Immobilien des Ausbildungszentrums Centre Loewenberg bei Murten wurden Anfang Mai für 34 Mio. Fr. an Novavest Real Estate AG verkauft und langfristig zurückgemietet. Mit den frei werdenden Finanzmitteln sollen ertragreiche Immobilienprojekte finanziert werden.

In Bern Wylerfeld konnte am 29. April die in der Nacht 5./6. November 2016 eingebrachte Scheibenbrücke (EA 12/16) für den Strassenverkehr freigegeben werden. Am 8. Mai begann der Abbruch der etwa 300 m östlich davon liegenden Stauffacherbrücke, Die neue Brücke kann im Herbst 2018 dem Verkehr übergeben werden.

In Weinfeldern wurden in der Nacht 30. April/1. Mai die Gleise 4 und 5 auf ca. 20 m Länge zwischen den Sektoren B und C unterbrochen, um Raum für den Bau der neuen westlichen Perronunterführung zu schaffen. (EA 4/17). Bis Dezember bestehen nun 4 gegen die Baustelle mit Prellböcken gesicherte Kopfgleise mit Längen von 114–143 m.

Am westlichen Teil des Gleises 5 (Sektor AB) ist seit 1. Mai ein Aussenperron für die S30 und S8 Richtung Winterthur in Betrieb. Bis zum Bau eines provisorischen Übergangsstegs zwischen Perron 4 und 5 in der Nacht vom 5./6. Mai war er nur über eine Treppe von der Schützenstrasse aus erreichbar.

**SBB/Triebfahrzeuge
CFF/Véhicules moteurs**

Nachtrag Mutationen Februar 2017

Ausrangierungen
Mise au rebut
Ee 3/3 16456
XTms 95 85 555, 95 88 101
(Kranwagen Bendini)

Mutationen März 2017

Ablieferungen
Mise en service
RABe 503 022

Ausrangierungen
Mise au rebut
Ee 3/3 16396 (remisiert seit Januar 2016)
Bm 4/4 18412, 18413, 18428
(alle abgebrochen)
XTm 91521

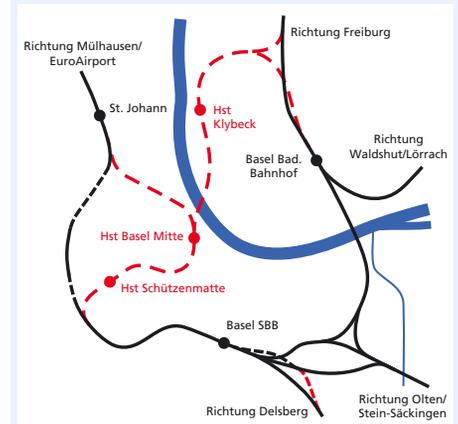
Umbauten/Umnummerierungen
Transformations/Renumérotations
keine

Mutationen April 2017

Ablieferungen Neubau
Mise en service
keine

Ausrangierungen
Mise au rebut
Bm 4/4 18444

«Hoch Y» als jüngste Variante für das Basler «Herzstück» und die S-Bahn Trireno



Zeichnung: C. Gut

Ein Jahr nach der Vorstellung der letzten Variante (EA 9/16) präsentierten die Regierungen beider Basel am 26. April eine neue Variante. Für deren Erarbeitung wurden u.a. BAV, SBB und DB einbezogen. Um die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB möglichst optimal nutzen zu können, erfolgt die Einfahrt für den S-Bahn-Verkehr ab dem Gleisfeld Wolf durch den bestehenden Posttunnel. Von der Laufental-Linie muss ein zusätzlicher Anschluss an diesen Tunnel erstellt werden. Ab dem Bahnhof SBB wird das bestehende Trasse der Elsässerbahn mitbenutzt. Kurz vor dem Südportal des Schützenmatttunnels zweigt die neue Strecke mit einem Gefälle von 35‰ unterirdisch Richtung Nordosten ab und verläuft unterirdisch bis zur Haltestelle Mitte, rund 28 m unter dem Marktplatz. Anschliessend wird der Rhein unterquert. Im Bereich der Strassen-Nordtangente A3 entsteht die ebenfalls unterirdische Haltestelle Klybeck, welche v.a. Arbeitsplätze erschliessen wird (durch einen Fussgängertunnel auch linksrheinische). Nach einem weiten Bogen mündet die Strecke von Norden in Basel Bad. Bf ein. Die Investitionssumme wird auf 2 Mia. Fr. geschätzt. In Basel SBB wird auf der Westseite ein neuer oberirdischer Bahnzugang im Bereich der Margarethenbrücke eingerichtet (anstelle der beabsichtigten Unterführung). Optionen sind der westliche Y-Ast von Mitte nach St. Johann (und weiter Richtung Euro-Airport), eine Verbindungskurve vor Basel Bad. Bf direkt Richtung Weil am Rhein sowie eine Haltestelle Schützenmatte. Im Unterschied zur Variante 2016 fällt der unterirdische Bahnhofteil Basel SBB weg, und die Strecke erschliesst den Entwicklungsschwerpunkt Basel Nord. Die Messe wird hingegen nicht bedient. Die neue Variante ist grundsätzlich fernverkehrstauglich. Um das «Herzstück» sinnvoll nutzen zu können, sind auch Massnahmen auf den Zulaufstrecken notwendig.

Lausanne–Villeneuve mit neuen Sicherungsanlagen und ETCS Level 2 seit 23. April 2017 – nostalgische Extrazüge vor der Inbetriebnahme

Bisherige Sicherungsanlagen

Die rund 60 Jahre alten Sicherungsanlagen zwischen Lausanne (exklusiv) und Villeneuve mussten dringend ersetzt werden. Es handelte sich um Relaisstellwerke des Typs Domino 55 ohne Zwergsignale in Pully, Lutry, Cully und Rivaz (alle aus dem Jahr 1971) Montreux-Clarens (1960, erweitert 1972), um das Dr S in Vevey (1957, das zweitletzte des Typs bei den SBB) sowie um das Domino 67 in Villeneuve (1973). Die Strecke Pully–Rivaz war nur beschränkt fernsteuerbar (von Lausanne mit Technologie aus dem Jahr 1971), der Bahnhof Vevey gar nicht. In Clarens, Montreux und Villeneuve konnten nur die Hauptgleise ferngesteuert werden (ab Vevey). Ersatzteile und Know-how zum Dr S und zur Fernsteuerung drohten zu verschwinden.

Neue Sicherungsanlage mit Führerstandssignalisation

Die neue Sicherungsanlage umfasst ein elektronisches Stellwerk Elektra 2 in Vevey, das aus der Betriebszentrale West in Lausanne fernbedient wird. In Cully und Villeneuve stehen zwei abgesetzte Rechner. Die Ablösung älterer Stellwerke über einen längeren Abschnitt mit nicht allzu komplexer Gleisstopologie wird genutzt, um weitere Erfahrungen mit ETCS Level 2 und der Umstellung auf diese Technologie zu sammeln, im Hinblick auf den Einsatz von ETCS L2 als Standard ab 2025.

ETCS L2 gilt von Lausanne Seite Cully Km 2.2 bis Villeneuve Seite Roche Km 31.0 sowie auf der Strecke aus Richtung Puidoux-Chexbres in den Bahnhof Vevey ab Km 1.4. Das RBC Lavaux (Radio Block Centre, Streckenzentrale, Schnittstelle zum Funksystem GSM-R) steht in Lausanne, Lieferant ist Thales wie beim eStW. Erstmals wenden innerhalb eines ETCS-L2-Bereichs stündlich Züge (je 2 in Vevey und Villeneuve).



Zermatt Rail Travel organisierte mit der VPac-01 202, Wagen des Swiss Classic Train und dem WRme 51 85 88-70 105 der Haltinger Speisewagenfreunde (HSF) ex Mitropa eine zweitägige Rundfahrt ab Lyss via Brig–Lausanne. Bei St-Saphorin am 9.4.2017. Foto: G. Trüb

Erstmals werden innerhalb eines ETCS-L2-Bereichs stündlich Züge (je 2 in Vevey und Villeneuve).

Erstmals werden Bahnübergangsanlagen auf Hauptgleisen unter ETCS L2 betrieben: 2 Übergänge für Fussgänger «auf Verlangen» bei Epresses und einer bei Corseaux-Cornalles. Die beiden Übergänge für Fahrzeuge westlich von Corseaux-Cornalles waren bisher mit Signum gedeckt, nun im eStw Vevey zentralisiert, aber mit Aussensignalen gedeckt. Auch 2 Blockstellen mit

Aussensignalisation sind im eStw Villeneuve zentralisiert (bei Pully Seite Lausanne und bei Villeneuve Seite Roche).

Die ETCS-Rangiersignale entsprechen den Zwergsignalen, welche aber blau statt weiss leuchten, wie sie in St-Maurice getestet wurden (EA 4/17). Die Lösung weicht ab von den blau markierten, aber weiss leuchtenden ETCS-Rangiersignalen («Schlümpfen») auf den ETCS-Abschnitten der Gotthardachse. Die Unterscheidung von den «gewöhnlichen» Zwergsignalen ist notwendig, weil die ETCS-Rangiersignale unter ETCS L2 bei Zugfahrten «Halt» statt «Fahrt» zeigen.

Das ETCS-Rangierhaltssignal ist eine Tafel mit einem durchgehenden, schmalen weissen Kreuz auf blauem Grund (statt auf schwarzem Grund bei Aussensignalisation). Der bisher zwischen Cully und Villeneuve fehlende Wechselbetrieb ist nun vorhanden.



Der RAe TEEII 1053 von SBB Historic fuhr am 22.4.2017 unter dem Motto «60 Jahre TEE» ab Olten über den Lötschberg nach Domodossola und zurück via Lausanne. Bei St-Saphorin.

Foto: A. Niederberger

Gleisanlagen

Die Gleisanlagen wurden vereinfacht: In Lutry, Rivaz, Clarens und Montreux wurden die Spurwechsel bereits Anfang 2017 ausser Betrieb genommen. Die Weichen werden teilweise erst im Verlauf des Jahres ausgebaut.

Auf dem umgerüsteten Abschnitt existieren noch 3 Bahnhöfe sowie etwa in halber Distanz zwischen den Bahnhöfen (Bhf) ein doppelter Spurwechsel (Spw) mit Weichen für v max 90 km/h auf Ablenkung. Alle übrigen Haltepunkte sind fahrdienstlich nun Haltestellen. Die Blockdistanzen betragen durchschnittlich knapp 1 km (statt bisher etwa 2,5 km).

Km 0.0 Bhf Lausanne
 Km 4.3 Spw Taillepied (Pully–Lutry)
 Km 8.4 Bhf Cully
 Km 13.0 Spw En Grillon (Epresses–Rivaz)
 Km 18.3 Bhf Vevey
 Km 23.9 Spw Vernex (Clarens–Montreux)
 Km 29.5 Bhf Villeneuve

In Vevey wurde das kurze Gleis 4 am schmalen Teil des Mittelperrons auf der Westseite entfernt und der Perron verbreitert. Das kurze Perrondach wurde bereits vor einigen Jahren entfernt. Dort hielten früher die Züge der Vevey–Chexbres, wenn das Gleis 5 anderweitig belegt war.

Gleisnummerierung

In Vevey berücksichtigt sie das bereits vor vielen Jahren entfernte zentrale Überholgleis 2: Das Durchfahrgleis in der Regelfahrrichtung Brig ist nun das Gleis 2 (statt 3). Das andere Gleis am Mittelperron, auf dem die RE aus Genève und die S7 aus Puidoux-Chexbres wenden, ist neu Gleis 4 (statt wie vorerwähnt 5), weil im Gleisvorfeld Seite Lausanne das Gleis 3 (früher 4) weiterhin existiert.

In Montreux ist die ebenfalls historisch erklärbar 3 des Durchfahrgleises in der Regelfahrrichtung Brig als kommerzielle Nummer unverändert, da die Gleise als Streckengleise dienstlich nun 3-stellig nummeriert sind und damit keine Verwechslungsgefahr besteht.

Diverse Änderungen

In Vevey und Montreux wurde (für begleitete Züge) die Abfahrerlaubnis per SMS eingeführt.

Der bisher vom örtlichen Fahrdienstleiter betreute Schalter in Villeneuve wurde geschlossen.

Zwischen Lausanne und Villeneuve sind die Höchstgeschwindigkeiten für die Zugreihe N (bogenschnell) auf jene der Zugreihe R beschränkt. Infrastrukturseitig ist die Version 2.3.0d installiert. Die dort verkehren-



Der DSF fuhr am 22.4.2017 mit dem RBe 540 074, 2 EW I und dem hier nicht sichtbaren RBe 4/4 1405 von Zürich via Lötschberg nach Martigny und zurück via Lausanne. Bei St-Saphorin.

Foto: S. Gygax

den ETR 610 sind jedoch mit der Version 2.2.2+ ausgerüstet, welche nicht vollumfänglich kompatibel ist.

Rollmaterialeinsatz

Das führende Triebfahrzeug bzw. der Steuerwagen muss nun mit ETCS ausgerüstet sein. Das gilt auch für den Domino der S7 Vevey–Puidoux-Chexbres. Der Dispomodel Lausanne aus EW I ist nun mit 2 Re 420 formiert, weil keine BDt mit ETCS existieren. Ausgeschlossen sind die Re 421, welche bisher den Aluminium-Ganzzug für Novelis Sierre–Göttingen bespannten. Dasselbe gilt für historische und nostalgische Triebfahrzeuge. Mehrere Veranstalter nutzten die Tage vor der Umstellung für eine letzte Fahrt entlang dem Genfersee-Ufer.

Entgegen EA 4/17, S. 168 «Duopol im Nord–Süd-Gütertransitverkehr» verkehrt der Biodieselzug Rotterdam–Trecate in unregelmässigen Abständen weiterhin, mit einer ETCS-tauglichen ES 64 F4 (unter dem EVU TR).

Umstellung

Der Umstellung gingen zahlreiche dynamischen Tests mit allen auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeugtypen seit November 2016 voran. Rund 1000 SBB-Mitarbeiter und externe Dienstleister wurden geschult.

Trotz der Tests stellte sich die Software des eStw als fehlerhaft heraus: Bei der Durchfahrt bestimmter Züge auf einem der Gleise im Bahnhof Cully stürzte das Betriebssystem ab. Dies passierte am Inbetriebnahmetag, Sonntag, 23. April, etwa 5 Mal. Montag–Dienstag wurde der Betrieb zwischen Taillepied und Cully einspurig geführt. Die RE 32xx fielen Lausanne–Vevey aus, die S-Bahn-Züge zwischen Lutry und Cully. Der Fernverkehr wurde verspätet. Seit dem Einspielen der korrigierten Software in der Nacht 27./28. April funktioniert der Betrieb grundsätzlich anstandslos. fr

Drucktastenstellwerk Siemens

Der Stellwerktyp Dr S gehört zur ersten Generation Relaisstellwerke mit Bedienung nach dem Zwei-Tasten-Prinzip auf einem schematischen Gleisbild. Sie sind nach dem Verschluss Tabellen- bzw. Fahrstrassenprinzip aufgebaut: Für jede einzustellende Fahrstrasse muss eine eigene Fahrstrassenschaltung eingerichtet sein. Nach diesem Prinzip funktionieren auch Domino 55 ohne Zwergsignale und Domino 69 von Integra.

Die SBB haben Dr S in Genève-La Praille (1962–2012), Lausanne-Sébeillon (1954–2017), Vevey (1957–2017), Sion (1962) und Buchs SG (Personenbahnhof und Rangierbahnhof, 1961–2007) genutzt. Das Dr S in Sion ist als letztes bei den SBB noch kurze Zeit in Gebrauch. Es soll im 3. Quartal 2018 durch ein eStw Simis W abgelöst werden, welches den Abschnitt Ardon–Leuk (je exklusiv) sichern wird, ebenfalls mit ETCS L2, aber mit Produkten von Siemens.

Die 2. Generation ist nach dem Spurplanprinzip aufgebaut: Für jede Aussenanlage (Weiche, Signal, Gleisfreimeldeabschnitt) wird eine Relaisgruppe installiert, welche über Spurbabel so miteinander verbunden sind, wie es die Aussenanlagen auch sind. Beispiele Spurplan-Drucktasten-Stellwerk von Siemens Sp Dr S sowie Domino 55 mit Zwergsignalen und Domino 67 von Integra.



Der BDe 4/4 1643 von SBB Historic kam aus Winterthur nach Vevey und absolvierte einige Fahrten nach Puidoux-Chexbres. In den Rebbergen des Dézaley am 8.4.2017.

Foto: F. Beaud

Rollmaterialeinsatz 2017 bei den BOB



Oben fahren die vereinigten Züge 146 von Lauterbrunnen mit einem vierteiligen ABeh 4/4''-BDt-Pendelzug plus einem «alten» ABt⁸ und 246 von Grindelwald mit 2 ABDeh 8/8 von Wilderswil nach Interlaken; an 3. Stelle von hinten der deklassierte A 182. Unten sind 4 ABDeh 8/8 als Züge 169 nach Lauterbrunnen (2 vorne) und 269 nach Grindelwald in Zweilütschinen eingefahren.



Der Rollmaterialeinsatz bei den BOB durchläuft im Jahr 2017 mehrere Phasen, abhängig von der Ablieferung des neuen Rollmaterials und dem Umbau des verbleibenden älteren Rollmaterials (siehe EA 5/17). Die Bilder vom 23.4.2017 zeigen den Stand nach der Ablieferung aller neuen Triebwagen, aber vor dem Einsatz der neuen Steuerwagen und des umgebauten Rollmaterials:

Die Regelzüge wurden mit je einer Doppeltraktion ABDeh 8/8 auf beiden Ästen und 3 Pendelzügen mit ABeh 4/4' oder ABeh 4/4'' geführt. Wegen der unterschiedlichen Umlaufzeiten (Lauterbrunnen 60 Min., Grindelwald 90 Min.) entstanden zwischen Interlaken Ost und Zweilütschinen alle möglichen Kombinationen. Nach der Inbetriebnahme der neuen ABt⁸ und der Anpassung eines ersten alten ABt⁸ werden auch die Doppeltraktionen ABDeh 8/8 wieder verschwinden. *fr*



40 Jahre Unterschied in der Gestaltung der Führerstandspartien des ABeh 4/4' 308 und des ABDeh 8/8 324. Zweilütschinen.

Fotos: S. Frei

Umbauten/Umnummerierungen Transformations/Renumérotations keine

Den blau-roten Cargo-Anstrich haben erhalten: Re 420 246 im April, Re 620 019 Ende März (inkl. R3).

Die in Biberist abgestellten Re 420 wurden Anfang Mai mindestens teilweise reaktiviert. Die Re 420 171 und 185 wurden am 3. Mai ins Werk Bellinzona überführt, 420 170 und 190 vorerst in den RBL. Am 4. Mai folgten die Re 420 169, 173, 187 und 308. Andererseits dienen offenbar die Re 420 175 in Basel und in Re 420 189 im RBL als Ersatzteilsponder.

Ebenfalls ungewiss ist die Zukunft der Re 420 176, 180 und 182 im Werk Bellinzona.

Die im Frühling bestellten Regionalverkehrsfahrzeuge (5 FLIRT TILO TSI und 14 FLIRT VD TSI, EA 5/17) sind die letzten FLIRT aus dem Rahmenvertrag mit Stadler aus dem Jahr 2002. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben werden es FLIRT 3 sein, welche die TSI Stand Dezember 2014/Januar 2015 erfüllen, da-

runter die Crash-Norm EN15227. Sie werden grundsätzlich mit ETCS Baseline 3 Version 3.4 (SRS 3.4.0) ausgerüstet (ohne Signum und ZUB).

Die FLIRT TILO erhalten für Italien die STM-SCMT Ausrüstung.

Die FV-Dosto haben auf Testfahrten 100 000 km in der Schweiz und 130 000 km im Ausland zurückgelegt. Bombardier rechnet mit der Typen-Zulassung bis zum kommenden Sommer und will bis Mitte Dezember wie gefordert 23 einsatzbereite Triebzüge liefern. Bis zum Sommer 2019 sollen alle 62 FV-Dosto hergestellt sein.

Nach der Typen-Zulassung können die SBB mit der Schulung des fahrenden Personals und des Instandhaltungspersonals beginnen sowie in Ertüchtigungsfahrten die Zuverlässigkeit prüfen und Kinderkrankheiten ausmerzen.

Später folgen gelenkte Einsätze: Ein FV-Dosto wird einem Dienst zugeteilt (häufig ausserhalb der zukünftigen Linie), auf dem das Fahrzeug rasch wieder an den Ausgangspunkt zurückkehrt. Das normalerweise vorgesehene Fahrzeug wird nicht

anderweitig verplant und kann bei Störungen am Probefahrzeug rasch wieder eingesetzt werden.

Die erste Etappe des vollen kommerziellen Einsatzes (IC 7xx Genève-Aéroport–St. Gallen) planen die SBB seit einiger Zeit auf den Fahrplan 2019, also 5 Jahre später als bei der Bestellung vereinbart.

Stadler hat Ende März vom BAV die befristete Betriebsbewilligung für Versuchs- und Probefahrten mit dem Giruno RABe 501 erhalten. Im April wurden die Aufgleis-Schulungen der Betriebswehr sowie die Instruktionen für die Typentest-Lokführer und Probefahrleiter durchgeführt.

Der erste Giruno (RABe 501 001) war am 28. April erstmals unterwegs, auf der Strecke Sulgen–Romanshorn. Dabei prüften die SBB und Stadler verschiedene Szenarien als Vorbereitung für die fahrtechnischen Versuche. Am 18. Mai wurde er der Presse und den Vertretern der Bahnen und am Tag der offenen Tür (20. Mai) in Bussnang zum 75-Jahr-Jubiläum der Öffentlichkeit vorgestellt. Gegen Ende Mai werden ETCS-Tests durchgeführt, bevor das Fahrzeug zum Eisen-

bahnversuchsring bei Velim (CZ) überführt wird.

Der zweite Triebzug wird mit Messradsätzen und Messpantograf ausgerüstet und ab Sommer 2017 die Rad-Schiene- und Stromabnehmermessfahrten absolvieren. Er wird als erster durch den GBT fahren.

Der dritte Triebzug wird noch in diesem Jahr Klimatests in Olten und Wien absolvieren. Die Testfahrten mit den Triebzügen 4–6 sind ab 2018 vorgesehen.

SBB/Wagen CFF/Voitures et wagons

Nachtrag Februar 2017

Ausrangierung, Remisierung und Rückgabe Güter- und Dienstwagen
Mise au rebut, mise en garage et retour wagons de marchandises et wagons de service
1 Xaas (Niederflurwagen ex RoLa)

Mutationen März 2017

Ablieferungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Mise en service voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
keine

Ausrangierungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Mise au rebut voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
1 A EW I NPZ 18-35 022
1 A EW IV 10-95 205
3 B EW I NPZ 20-35 175, 196, 209
1 B EW IV 21-95 024
1 BDt EW I 83-23 961

Umbauten/Umnummerierungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Transformations/Renumérotations voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
Bt DPZplus 86-33 020 ex Bt DPZ 26-33 920
Bt DPZplus 86-33 028 ex Bt DPZ 26-33 928
Bt DPZplus 86-33 070 ex Bt DPZ 26-33 970

Ablieferung, Neueinstellung und Miete von Güter- und Dienstwagen
Mise en service, immatriculation et location wagons de marchandises et wagons de service
Miete: 8 Eanos, 1 Habbiins, 4 Res, 3 Sdggmrs

Ausrangierung, Remisierung und Rückgabe Güter- und Dienstwagen
Mise au rebut, mise en garage et retour wagons de marchandises et wagons de service
1 Res, 3 Rs, 3 Sgs, 2 Sps

Mutationen April 2017

Ablieferungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Mise en service voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
keine



Der BOB-ABDeh 4/4 302 (1949) war am 29.4. 2017 bei spätwinterlichen Verhältnissen für den Verein ASD 1914 auf Fotofahrt. Zwischen Grindelwald und Schwendi. Foto: P. Hürzeler

Ausrangierungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Mise au rebut voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
1 B EW I NPZ 20-35 001
2 BDt EW I 83-23 966, 970
1 D ex SNCF 92-75 314

Umbauten/Umnummerierungen Personen-, Steuer- und Gepäckwagen
Transformations/Renumérotations voitures-voyageurs, voitures de commande et fourgons
Bt DPZplus 86-33 010 ex Bt DPZ 26-33 910
Bt DPZplus 86-33 108 ex Bt DPZ 26-33 908

Ablieferung, Neueinstellung und Miete von Güter- und Dienstwagen

Mise en service, immatriculation et location wagons de marchandises et wagons de service
Miete: 1 Eanos, 9 Faccs-z und 13 Faccs-zz (von OnRail, für Schotter und ähnliches)

Ausrangierung, Remisierung und Rückgabe Güter- und Dienstwagen
Mise au rebut, mise en garage et retour wagons de marchandises et wagons de service
1 Ucs 21 85 9104 276 (Verkauf an SBB Historic)
1 Sgs (Verkauf an Kummeler & Matter)

Die beiden im März ausrangierten EW IV wiesen starke Rostschäden auf.

Die 341 IC-Doppelstockwagen (86 A, 40 AD, 149 B, 40 Bt, 10 BR, 16 WRB) aus den Jahren



AB-Extrafahrt zur Einweihung des restaurierten A 101 (EA 5/17, AG 2) am 29.4.2017: BCFeh 4/4 5, C 119, A 101, C 203, D 165 zwischen Bühler und Appenzell. Foto: T. Keller

HGV-Anschlussstrecke Delémont–Belfort

Zusammenfassung der anlässlich einer von S. Meillasson organisierten Exkursion der «BahnJournalisten Schweiz» von den Vertretern der Bahnen erhaltenen Informationen.

Wiederaufbau Delle–Belfort und Stand der Bauarbeiten April 2017

Die neue Strecke wird auf ihrer ganzen Länge auf der alten Trasse erstellt. Sie weist einen minimalen Kurvenradius von 240 m auf; die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bewegen sich zwischen 60 und 110 km/h.

Der Unterbau der 22 km langen Strecke ist zu 95% erneuert. Die in EA 10/16 erwähnten Unwetterschäden sind auf die in dieser Gegend bei starken Regenfällen rasch gesättigten Böden und – als Folge davon – häufigen Überschwemmungen zurückzuführen, weshalb umfangreiche und zusätzliche Vorkehrungen für eine bessere Ableitung des Wassers getroffen werden mussten. Um die maximale Radsatzlast von 16 auf 20 t anheben zu können, musste zudem der wenig tragfähige Unterbau teilweise verstärkt werden. Auf der ganzen Strecke werden armierte Monobloc-Beton-schwellen verlegt, auch im Bereich von Weichen.

Wegen der erwähnten Überschwemmungen wurde auf den Ersatz von niveaugleichen Bahnübergängen durch Unterführungen verzichtet. 12 der ursprünglich 20 Bahnübergänge werden deshalb beibehalten und mit Barrieren gesichert, die restlichen 8 aufgehoben oder durch parallel bis zum nächsten Bahnübergang verlaufende Strassen ersetzt. Die auf der ganzen Strecke verwendeten Schienen vom Typ 50E6 (51 kg/m) werden im Bereich der Bahnübergänge in vorfabrizierte armierte Betonplatten («Dalles Edilon») mit Aussparungen für die Schienen verlegt. Die Strassenfahrzeuge dürfen die Bahnübergänge nur mit max. 30 km/h befahren, wobei die Automobilisten wegen der im Vergleich zum Niveau der Strasse erhöhten Anordnung der Edilon-Platten wie beim Befahren von Bremsschwellen zur Geschwindigkeitsverringerung gezwungen werden.

Um das Umgrenzungsprofil für elektrischen Betrieb mit 25 kV 50 Hz zu erreichen, musste bei Strassenbrücken das Gleis abgesenkt oder die Brückenplatte höher gesetzt werden.

In Danjoutin, Morvillars, Grandvillars, Jonchery und Delle wurden P&R-Anlagen erstellt.

Kreuzungsmöglichkeiten entstehen in Meroux/Belfort-Montbéliard TGV, Grandvillars und Delle. Die Perrons sämtlicher Bahnhöfe sind 150 m lang und entsprechen den Anforderungen des französischen Behindertengesetzes.

Auf dem Abschnitt Belfort–Meroux/Belfort-Montbéliard TGV wird die Strecke mit dem Bloc Automatique Lumineux (BAL) ausgestattet, von dort bis Delle mit dem etwas kostengünstigeren Bloc Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) mit Achszählern.

Auf dem französischen Streckenabschnitt wird die Zugsicherung KVB installiert, in der Schweiz ETCS L1LS. Die Züge fahren mit gesenktem Pantografen in den Bahnhof Delle ein; der Systemwechsel (Stromsystem, Zugsicherung, Zugfunk) erfolgt im Stillstand.

Um zu vermeiden, dass Züge auf der Kreuzung mit der Hauptstrasse Boncourt–Delle, die sich unmittelbar vor dem Einfahrsignal Delle befindet, anhalten müssen, kann das Ausfahrtsignal von Boncourt nur geöffnet werden, wenn das Einfahrsignal Delle, das auf einer 25 m von der Staatsgrenze entfernten, auf Schweizer Boden stehenden neuen Signalbrücke montiert ist, ebenfalls offen ist.

In der Gegenrichtung steht zurzeit das Ausfahrtsignal von Delle und das Vorsignal zum Einfahrsignal Boncourt hinter der erwähnten Signalbrücke (siehe Bild). Es wird bald direkt auf die Signalbrücke Seite Delle montiert, als Blocksignal, das Halt, Warnung (Einfahrsignal Boncourt geschlossen) sowie die Fahrbegriffe 1 und 2 anzeigen kann. Die französischen Ausfahrtsignale können nur auf Fahrtstellung gehen, wenn das Blocksignal nicht mehr Halt zeigt. Die Signalbrücke bildet auch die Grenze für die Anwendungen der jeweiligen nationalen Vorschriften.

Die Eigentumsgränze wird durch die Landesgränze gebildet, bei Km 124.534 von Bern via Tavannes bzw. Km 464.574 von Paris.

Seit 10. April wird eine erste, 20 cm dicke Schotter-schicht eingebracht, wobei die damit beauftragte Firma Colas Rail in Delle anfängt. Entlang der Strecke liegen an mehreren Orten grosse Mengen Schotter

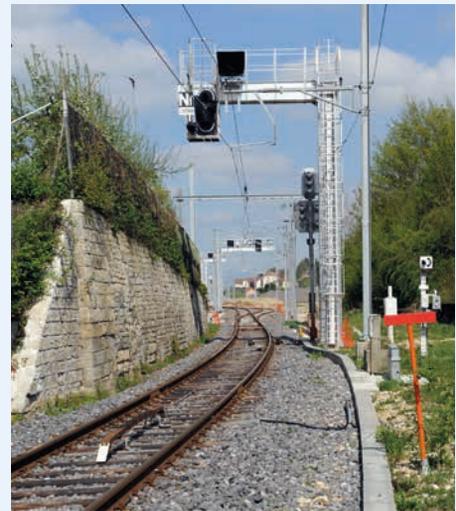


Foto: ?

bereit. Mit dem Setzen von Masten ist vor kurzem begonnen worden.

Die Aufnahmegebäude sind alle an Privatpersonen verkauft worden, mit Ausnahme desjenigen von Delle, in dessen Wartsaal auch ein Laden mit regionalen Produkten und ein Restaurant untergebracht sind. Der kommerzielle Betrieb soll im zweiten Semester 2018 aufgenommen werden.

Anpassung des schweizerischen Streckenabschnitts (Delémont–Delle)

In Delémont kann seit der Verlängerung der Gleise 1 und 2 um 70 m die äusserste Weiche Richtung Courtételle mit 60 km/h befahren werden. In Glovelier wurden die Gleisanlagen für gleichzeitige Einfahrten mit 60 km/h erneuert. In Courchavon, Courtemaiche, Grandgourt, Buix und Boncourt wurden die Perrons bereits für 2 FLIRT angepasst (Länge 150 m, Höhe 55 cm). In Courchavon und Buix wurden zusätzlich neue Publikumsanlagen geschaffen. Zu diesen Ausbauten siehe auch EA 8/12.

Als letztes Projekt wird von Sommer 2017 bis Dezember 2018 Bassecourt wieder zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut, mit Haus- und Aussenperron, erschlossen durch eine Unterführung beim Km 93.523. Der Bahnübergang beim Km 93.292 wird geschlossen. Inbetriebnahme im Dezember 2018, Ende der Abschlussarbeiten Juni 2019, Kosten des Projekts 23 Mio. Fr. g

1997–2004 werden im Werk Olten für rund 300 Mio. Fr. modernisiert, um den gesetzlichen, technischen und kommerziellen Anforderungen bis zur beabsichtigten Ausrangierung 2036–2043 zu genügen. Die Wagen werden im Gegensatz zu den Re 460, welche das «2000» verloren haben, weiterhin als IC 2000 bezeichnet. Das Modernisierungsprojekt heisst IC 2020.

Die Wagenkästen werden ausgeschlachtet und neu ausgerüstet, teils mit neuen, teils mit aufgearbeiteten Komponenten. Teppiche und Sitzpolster werden ersetzt; neues

Beleuchtungskonzept mit Leuchtdioden, neu positionierte Steckdosen in den Seitenwandtischen, Wickeltisch im WC des AD, evtl. des Bt, neue Mobilfunkverstärker, Brand-erkennungsanlage, neue Schiebetritte und weitere Massnahmen im Hinblick auf die Behindertentauglichkeit, neue Lackierung. Der Minibarlift im AD wird nicht ausgebaut, obwohl der Minibarservice auf Ende 2018 eingestellt wird. Gleichzeitig wird eine Revision R3.3 nach rund 7,2 Mio. km Laufleistung durchgeführt.

2018 werden 5 Fahrzeuge als Prototypen

modernisiert, die Serieproduktion soll 2019–2025 laufen. Der Zusatzaufwand für eine GBT-Zulassung wird zurzeit geprüft.

SBB/Betrieb und Verkehr CFF/Exploitation et trafic

Die Transportpolizei der SBB (TPO) testet 20. März 2017 bis Ende Oktober in Zürich und Lausanne den Einsatz von Kameras, die Polizisten auf sich tragen, sogenannte Bodycams. Die Polizisten setzen die Bodycams

nach eigenem Ermessen und prioritär zum Eigenschutz und wenn nötig zur Beweissicherung ein. Polizisten, welche mit einer Bodycam ausgerüstet sind, müssen gekennzeichnet sein. Betroffene müssen eine laufende Aufzeichnung erkennen können.

Die SBB werden ihre Ende Fahrplan 2017 auslaufende Konzession für den Autoverlad durch den Simplontunnel nicht verlängern. Der Kanton Wallis muss deshalb den Auftrag ausschreiben. BLS und RA interessieren sich dafür, evtl. auch mit einer gemeinsamen Lösung.

Der Anteil am regionalen Personenverkehr wird aufgehoben, da dieser Verkehr ab Juli vollumfänglich durch die BLS wahrgenommen wird (EA 5/17). Der Bund beteiligt sich künftig finanziell nicht mehr an den Autoverladezügen.

Die Entgleisung des BLS-RABe 525 015 in Bern am 29. März (EA 5/17, S. 213) ist höchstwahrscheinlich auf einen Ermüdungsbruch im Fuss der Weichenzungenschiene zurückzuführen. Gemäss den SBB war es das erste Mal, dass ein solcher Defekt auf ihrem Netz zu einer Entgleisung führte.

Die Ursache für die Entgleisung des ETR 610 in Luzern am 22. März (EA 5/17, S. 210) ist unklar. Ein Schienenbruch lag nicht vor. Sust und SBB gehen Anfang Mai von einer seltenen Verkettung von Elementen aus, die für sich alleine nicht zu einer Entgleisung führen würden. Der Schaden wird auf 11 Mio. Fr. geschätzt: je 5 Mio. an Infrastruktur und Rollmaterial, 1 Mio. Fr. Ersatzbetrieb. Die SBB prüfen nun, ob mit zusätzlichen Massnahmen die Früherkennung von Schäden weiter verbessert werden kann: Bisher wurden die Bahnhofweichen mindestens jährlich von oben nach unten ultraschallgeprüft. Die SBB untersuchen bis Ende Jahr, ob mit Ultraschallprüfungen auch von der Seite Ermüdungsbrüche im Schienenfuss diagnostiziert werden können und ob besonders stark belastete Bahnhofweichen künftig auch maschinell mit dem Diagnosefahrzeug geprüft werden können. Der Vorteil der dynamischen Überwachung ist, dass die Weiche dabei belastet ist und die Prüfung somit unter «realen» Bedingungen erfolgt.

In Killwangen-Spreitenbach wird der Billettschalter am 30. Juni geschlossen. Die nächstgelegenen Verkaufsstellen der SBB befinden sich im Shoppi Tivoli und im Bahnhof Dietikon.

Der IC 729 Zürich HB 19.33–St. Gallen fällt 29. Mai bis 1. Juli wegen Bauarbeiten aus.

Die S8 Pfäffikon SZ–Winterthur(–Weinfelden) war über das Osterwochenende Wallisellen–Winterthur gleich aus 2 Gründen eingestellt: Einerseits baute die Gemeinde Wallisellen auf der Ostseite des Bahnhofs eine zusätzliche Personenunterführung als Quartierverbindung ein (S14 Wallisellen–



Alle 4 MOB-ABDe 8/8 4000 waren am Ostermontag, 17.4.2017 für einen Fotoanlass zwischen Montreux, Blonay und Senny-Sollard unterwegs, hier 4004–4001 bei der Haltestelle Cornaux der MVR. Foto: A. Candellero

Le lundi de Pâques, 17.4.2017, les 4 ABDe 8/8 4000 du MOB étaient en route entre Montreux, Blonay et Senny-Sollard pour un événement photographique, ici 4004–4001 près de la halte de Cornaux du MVR.

Dübendorf ebenfalls eingestellt), andererseits haben die SBB in Winterthur Seite Zürich das Ende des Mittelperrons der Gleise 8/9 im Hinblick auf den leistungsfähigeren südlichen Weichenkopf neu gebaut.

Auf der touristisch durchaus bedeutungsvollen Strecke Ziegelbrücke–Linthal werden die gebündelten Instandhaltungsarbeiten mit Streckensperrungen an 3 Wochenenden durchgeführt: 13.–14.5., 24.–25.6., 2.–3.9. Anlässlich der Sperrung Ende Juni werden auch die Bahnhöfe Näfels-Mollis und Netschalde im eStw Glarus zentralisiert (EA 11, 12/16).

SBB Historic Am Wochenende 29./30. April wurde die 1982–2013 beim Depot

aufgestellte und danach ins Depot verschobene Ce 6/8ⁿ 14270 (EA 3/13) mit einer Re 420 für eine äusserliche Aufarbeitung ins Werk Biel überführt, bis Arth-Goldau mit Vorspann durch einen ETCS-L2-tauglichen Tm 234. Im Herbst wird sie unter der Obhut des Vereins Oerlikon Industriegeschichte(n) geschützt auf dem Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) aufgestellt.

Die Ae 8/14 11801 wurde nach dem Heisslaufen eines Triebachslagers in Bodio während einer kommerziellen Führerstands-fahrt über den Gotthard vorerst in Biasca abgestellt.



Die SOB fuhr am 5.5.2017 für Stadler ein Extrazugpaar Bussnang–Basel mit der MFAG-Re 456 111 und 2 B VAE Revivvo. Auf der Rückfahrt zwischen Eglisau und Glattfelden. Foto: G. Trüb



WRSCH rangiert am 27.4.2017 mit der von CROSS gemieteten Re 430 111 (auf den Fronten noch als Re 436 beschriftet) in St. Margrethen rumänische Getreide-Silowagen.

Foto: D. Frauenfelder

Le 27.4.2017, WRSCH manoeuvrait à St. Margrethen des wagons-silos pour céréales roumaines avec la Re 430 111 (marquée sur la face avant encore comme Re 436) louée à CROSS.

SBB/TILO In Chiasso ist der RABe 524 115 am 29. April etwa um 6 Uhr morgens anlässlich einer Rangierbewegung auf der Ostseite des Gleises 4 in die Flanke des RABe 524 107 gefahren. Die Räumungsarbeiten dauerten bis in den Abend hinein. Der Betrieb wurde nicht stark beeinträchtigt, das Kopfgleis 5 konnte für wendende Züge der S10 benutzt werden.

SBB/DB/ÖBB Weil der EC 195 Zürich–München am 8. April zwischen Wil und Gossau eine Panne erlitt, wurde in der Gegenrichtung der EC 192 nur mit der vorderen Hälfte (4 Bpm) der Regelkomposition geführt und die andere Hälfte (Bpm, WRm, Apm Pano, Apm) für den EC 190 (Gegenzug zum EC 195) genutzt.

SBB/FS Die Strecke Cadenazzo–Luino–Laveno ist wie im Jahresfahrplan angekündigt 11. Juni bis 9. Dezember für Modernisierungsarbeiten gesperrt (EA 4/13, 5/13, 11/14). Die S30 wird durch Busse ersetzt, mit längerer Fahrzeit, aber besseren Anschlüssen in Cadenazzo. Die Güterzüge müssen via Ceneri oder Lötschberg–Simplon fahren (EA 6/16, Überlastung Lötschbergachse). Weil diese Strecken steiler sind, werden mehr Triebfahrzeuge benötigt (siehe SBB/Triebfahrzeuge). Einige Lokführer des SBB-Depots Bellinzona werden vorübergehend an anderen Standorten eingesetzt. Mittlerweile haben die Eisenbahninfrastrukturbetreiber erkannt, dass nicht alle Arbeiten während dieser Halbjahressperre erledigt werden können. Sie haben sich mit den Güter-EVU geeinigt, dass die restlichen Arbeiten 2018 während weiteren Halbtages-, Tages-, Wochen- und Monatsperrungen erledigt werden.

Der restlichen 4 Wagen des in Luzern entgleisten ETR 610 002 (EA 5/17) wurden 24.–26. April nach provisorischer Instandsetzung

und teilweise auf Diplories nach Italien zurückgebracht: 1. Nacht indirekt (geschoben) geführt Luzern–Zug mit v max 20 km/h, 2. Nacht nach Chiasso.

AB In Speicher ist mit den Bauarbeiten zur Verlängerung und zu Anpassungen der Werkstätte an die kommenden 11 TANGO-Züge (siehe Meldung AB/TRN) begonnen worden.

AB/TRN Die 5 Niederflur-Gelenktriebwagen Be 4/8 31–35 der Trogener Linie werden definitiv von TRN für den Littorail übernommen. Die AB haben als Ersatz bei Stadler weitere 4 TANGO-Züge bestellt, womit für die kommende Durchmesserlinie Trogen–Appenzell 11 Triebzüge zur Verfügung stehen werden.

BLS Die neue Werkstätte Chliforst (EA 11/16, 1/17) wirkt sich erheblich auf den Raum und die Umwelt aus. Das BAV hat deshalb entschieden, dass vor der Plan genehmigung der Sachplan Schiene angepasst werden müsse. Das BAV wird die Bundesstellen konsultieren sowie Kantone und Gemeinden anhören und unter anderem die Schlüssigkeit der Standortgebundenheit der neuen Werkstätte prüfen. Die Anpassung durch den Bundesrat wird Ende 2018 erwartet. Die BLS führt inzwischen die Studien- und Vorprojektphasen unter Einbezug der Dialoggruppe weiter.

Die BLS hat anlässlich der Jahresmedienkonferenz am 19. April genauere Angaben zu ihren Bemühungen um eine Fernverkehrs-konzession (EA 3/17) gemacht. Sie möchte die Linien Brig–Bern–Aarau–Zürich HB–Zürich Flughafen–Romanshorn, Interlaken–Bern–Aarau–Zürich HB–Zürich Flughafen–St. Gallen sowie Interlaken–Bern–Olten–Basel betreiben. Zwischen Bern und Zürich würden die beiden BLS-Linien zusätzlich zu den beiden SBB-IC-Linien verkehren, so dass sich ein Viertelstunden-Rhythmus ergeben würde. Dieser ist im Ausbauschnitt 2025 vorgesehen, aber nur in den HVZ.

Gleichzeitig schlägt sie ein Regionalexpressnetz vor, das in den Bahninfrastruktur-Ausbauschritten bis jetzt nur teilweise vorgesehen ist: Bulle–Bern–Burgdorf–Solothurn, Bern–Burgdorf–Olten, Lausanne–Payerne–Kerzers–Bern–Langnau–Luzern, Le Locle–Neuchâtel–Bern–Spiez–Zweisimmen/–Brig–Domodossola, Biel–Bern–Thun, Zweisimmen–Interlaken.

Es laufen weiterhin Gespräche zwischen BAV, SBB, BLS und SOB. Die neuen Richtlinien für die Konzessionsvergabe wurden überraschend und erst Mitte Februar bekanntgegeben (EA 5/16). Sie befinden sich



Die beiden Roten Pfeile SBB-RAe 4/8 1021 auf einer Brunchfahrt von RailAway und OeBB-RBe 2/4 202 auf einer Rundfahrt von RailEvent begegneten sich am 30.4.2017 in Stein am Rhein und fuhren im Blockabstand nach Winterthur.

Foto: H. Baumann

Le 30.4.2017, les deux flèches rouge, la RAE 4/8 1021 des CFF en route avec une course déjeuner de RailAway et la RBe 2/4 202 du OeBB en route pour un circuit touristique de RailEvent se rencontrent à Stein am Rhein et rouleront, avec l'écart d'un bloc, en direction de Winterthur.



Die neue Einstellhalle für historische RHB-Fahrzeuge in Samedan mit der restaurierten Hipp'schen Wendescheibe sowie den Ge 2/4 222 und Ge 4/6 353. Rechts: eine Innenaufnahme mit der prächtigen Holzkonstruktion. 29.4.2017. Fotos: C. Benz



La nouvelle halle pour les véhicules historiques du RHB à Samedan avec le signal à disque Hipp'schen restauré ainsi que les Ge 2/4 222 et Ge 4/6 353. A droite: une vue de l'intérieur avec la magnifique construction en bois. 29.4.2017.

noch in der Vernehmlassung. Die Konzessionsbegehren müssen bis Anfang September eingereicht werden, 3 Monate später beginnt die neue Konzessionsdauer.

In Boltigen, Oberwil und Därstetten wurde das (Rampen-)Gleis 1 in den letzten Monaten entfernt.

Der Auftrag für neue Triebzüge (EA 10/15, 3/16) wurde an Stadler vergeben. Wir werden nach Ablauf der Einsprachefrist näher darauf eingehen.

Analog zu bls.ch/loetschberger und bls.ch/heimatland lanciert die BLS gemeinsam mit regionalen Tourismuspartnern die Ausflugsplattform Bijouland für die Vermarktung der Regionen Murtensee, Neuchâtel und den Neuenburger Jura: bls.ch/bijouland. Die BLS hofft, damit insbesondere Reisende aus der Deutschschweiz anzusprechen.

CJ Voie normale/SOB La dernière semaine d'avril, la RBDDe 560 141 et la voiture-pilote ABt 50 85 80-35 922-4 ont été traitées sur le tour en fosse des ateliers SOB à Herisau.

CJ Normalspur/SOB Der RBDDe 560 141 und der ABt 50 85 80-35 922-4 weilten in der letzten Aprilwoche in Herisau für eine Behandlung auf der Unterflur-Radsatzdrehbank.

CJ Voie étroite Les CJ ont organisé un concours auprès des écoles de la région pour trouver des noms pour les nouvelles automotrices Be 4/4 651–655. Ils ont retenu l'idée de leur donner des noms de papillons de la région, proposée par une classe de La Chaux-de-Fonds. Liste des noms: Be 4/4 651: Le Paon-du-Jour, 652: Le Machaon, 653: L'Apollon, 654: L'Aurore, 655: La Belle-Dame.

La 651 a été baptisée le 6 mars à Saignelégier en présence de la classe gagnante; la 655 a été mise en service régulier le 28 avril.

CJ Schmalspur Die CJ haben in den Schulen der Gegend einen Wettbewerb ver-

anstaltet, um Namen für die neuen Triebwagen Be 4/4 651–655 zu finden. Gewinner war eine Klasse aus La Chaux-de-Fonds, welche die Namen von im Jura vorkommenden Schmetterlingen vorschlug. Liste der Namen:

Be 4/4 651: Le Paon-du-Jour (Tagpfauenauge), 652: Le Machaon (Schwalbenschwanz), 653: L'Apollon (Apollo), 654: L'Aurore (Aurorafalter), 655: La Belle-Dame (Distelfalter).

Der Be 4/4 651 wurde am 6. März in Saignelégier getauft, bei Anwesenheit der Klasse, die den Wettbewerb gewonnen hatte. Der Triebwagen 655 wird seit dem 28. April fahrplanmässig eingesetzt.

DB Ein Gleismesspendelzug mit der 120 160 fuhr am 8. Mai von Singen (Hohentwiel) in den Klettgau und wieder zurück.

LEB Les RBe 4/8 47–50, construites par Stadler, ont été consignées de novembre 2016 à avril 2017 au LEB et ensuite mises en service. Elles ne se distinguent de la première série (RBe 4/8 41–46) que par des détails. Toutes sont utilisées pour les trains de l'horaire cadencé, pendant les heures de pointe en UM, en partie ensemble avec les Be 4/8 31–36.

Les trains accélérés sont assurés par les rames Be 4/4 26 ou 27 + B + Bt des années soixante et une Be 4/8. Ce matériel est garé en dehors des heures de pointe sur l'une des voies du tunnel entre Flon et Chauderon.

Die 2. Serie RBe 4/8 47–50 wurde November 2016 bis April 2017 von Stadler abgeliefert und ist in Betrieb. Die Unterschiede zur 1. Serie sind zumindest aus Kundensicht gering: Front-Zielanzeigen mit orangen statt grünen Leuchtdioden, Kundeninformationssystem mit Doppelbildschirmen, andere Abteil-Tischchen.

Die Taktzüge werden durch die RBe 4/8 41–50 erbracht, in den HVZ in Doppeltraktion teilweise gemischt mit den Be 4/8 31–36.

Die Eilzüge werden mit den Pendelzügen aus den 1960er Jahren (Be 4/4 26 oder 27 + B + Bt) sowie einem Be 4/8 geführt. Dieses

Rollmaterial wird ausserhalb der HVZ auf einem der beiden Streckengleise im Tunnel zwischen Flon und Chauderon abgestellt.

MG Am 29. März fand für die geladene Prominenz die Einweihung des Bergrestaurants Fiore di Pietra auf dem Monte Generoso statt. Am 8. April fuhr anlässlich der Wiedereröffnung der Zahnradbahn rund 1200 Besucher (vorwiegend Familien) auf den Berg, auch dank einer Halbtaxaktion für Besucher am Eröffnungswochenende. In den beiden folgenden Wochen wurden durchschnittlich pro Tag ca. 600 Fahrgäste gezählt. (siehe Artikel S. 244).

MOB Le 17 avril, une course d'adieux Montreux–Chamby–Cornaux–dépôt Chaulin (BC)–Sentry-Sollard–Montreux de toutes les 4 ABDe 4/4 (4001–4004) eut lieu, avec alignement de ces motrices élégantes et puissantes devant le dépôt de Montreux. La mise hors service officielle est prévue lors des journées de la vapeur les 2 et 3 septembre. D'ici là, elles continueront à assurer des trains, surtout pendant les heures creuses entre Montreux et Zweisimmen.

Am 17. April fand eine Fotofahrt Montreux–Chamby–Cornaux–Depot Chaulin (BC)–Sentry-Sollard–Montreux mit allen 4 ABDe 8/8 (4001–4004) statt. Diese eleganten und zugkräftigen Doppeltriebwagen sollen an den Lenker Dampfbahntagen am 2.–3. September offiziell verabschiedet werden. Bis dann werden sie vorwiegend für Züge zwischen Montreux und Zweisimmen in Randzeiten eingesetzt.

MVR Les GTW Be 2/6 7001 et 7004 ont été garées début mai à Fontanivent. D'ici quelque temps elles seront transférées sur l'ASm, comme cela a déjà été le cas pour les Be 2/6 7002 et 7003 (EA 3/17).

Die beiden verbliebenen GTW Be 2/6 7001 und 7004 wurden Anfang Mai nach knapp 20 Jahren aus dem kommerziellen Betrieb genommen und in Fontanivent abgestellt. Wie bereits die Be 2/6 7002 und 7003 werden sie gelegentlich zur ASm transportiert (EA 3/17).



Die selten eingesetzte Ae 3/6¹ von SBB Historic konnte am 30.4.2017 mit den B 4216 + B 8112 von Railvetica als Geburtstags- und Teamausflug von Rapperswil über Pfäffikon SZ nach Linthal und zurück fahren. Kurz vor Mitlödi.
Foto: T. Keller

Le 30.4.2017, l'Ae 3/6¹ de CFF Historic, encore rarement utilisée, a pu rouler avec les B 4216 + B 8112 de Railvetica pour une excursion anniversaire et d'équipe de Rapperswil par Pfäffikon SZ à Linthal et retour. Juste avant Mitlödi.

Le 15 mai, les BDeh 2/4 73 et 74 ont été transférées chez Thévenaz-Leduc pour démolition.

Am 15. Mai sind die BDeh 2/4 73 und 74 zwecks Abbruch zur Firma Thévenaz-Leduc überführt worden.

PB Ein Ingenieurbüro erarbeitet eine Neukonzeption für die Zahnradbahn Alpnachstad–Pilatus Kulm. Ziel ist bis 2022 der Ersatz des grösstenteils aus dem Elektrifizierungsjahr 1937 stammenden Rollmaterials und die Erhöhung der Kapazität, um die gegenwärtig in Spitzenzeiten langen Wartezeiten zu vermindern. Pro Kurs können heute mit 5 Triebwagen und einer Fahrzeit von 35 Min. 200 Personen berg- und talwärts befördert werden.

RBS Im Altikofentunnel östlich von Worblaufen Richtung Papiermühle sind am 28. April um etwa 4.20 zwei Bauzüge bestehend aus je einem Dieseltraktor und einem Wagen zusammengestossen. Eine Person wurde leicht verletzt. Der Betrieb zwischen Worblaufen und Papiermühle konnte ohne wesentliche Behinderung einspurig abgewickelt werden.

RhB Der Bahnhof Lavin wird mit einem Haus- und einem Aussenperron sowie einer Personenunterführung behindertengerecht ausgebaut. In Sagliains wird der Mittelperron auf der Ostseite um 180 m behindertengerecht verlängert und auf der Westseite verkürzt, was Platz für den Autoverlad schafft. Zuvor haben die RhB den Bau eines neuen gemeinsamen Bahnhofs Lavin Crusch (EA 5/16) zwischen Lavin und Sagliains favorisiert. Die nun um 8 Mio. Fr. teurere Lösung wird im Herbst zur Plangenehmigung eingereicht.

Der Bündner Grosse Rat hat gegen den Willen der Regierung einen Antrag zur finanziellen Unterstützung der historischen

Fahrten der RhB zugestimmt. Die Höhe der Beiträge ist noch nicht festgelegt worden.

Am 28. April ereignete sich zwischen Le Prese und Miralago um 20.30 ein kleiner Felssturz. Der Bahnbetrieb konnte am Folgetag um 8.00 wieder aufgenommen werden, dieweil die weiter oben gelegene Strasse für einige Tage gesperrt werden musste.

ST Bei Geuensee wurde 20. März bis 21. April die Fahrbahn auf 1200 m für eine Nutzungsdauer von weiteren 20 Jahren erneuert. Der Schotter wurde gereinigt, die Schienenbefestigungen erneuert, das Gleis gestopft, die Schienen geschliffen und der Entwässerungsgraben wiederhergestellt. 3 Bahnübergänge wurden saniert und Bankethalterungen auf 116 m Länge erstellt. Die Projektleitung lag bei der ST, ausgeführt wurden die Arbeiten von verschiedenen Unternehmen und Gleisbaulehrlingen von Login.

THURBO Zwischen Weinfeldern und Kreuzlingen werden zusätzlich zum als Doppelspurinsel auf 4,7 km verlängerten Bahnhof Kehlhof (EA 2/17, 6/14, künftig Kreuzung der IR Zürich–Konstanz) auch die Bahnhöfe Berg und Lengwil modernisiert (Perrons jeweils 120 m lang und 55 cm hoch).

In Berg wurden am 24. April der neue Aussenperron am Gleis 2, die Unterführung und ein provisorischer Perron am Gleis 1 in Betrieb genommen, so dass nun der definitive neue Hausperron erstellt werden kann (künftig Kreuzung Regionalzüge). Lengwil wird Sommer 2017 bis Ende 2018 modernisiert: Kreuzungsgleis 1 mit Perron und Durchfahrgleis 2 (künftig Kreuzung IR-Regionalzüge).

TPF Suite à la mise en service commercial des 6 nouvelles rames automotrices, la Be 4/4 115 de 1905, la BDe 4/4 142 (1970), les Be 4/4 151 et 152 (1977), les voitures-pilotes

Bt 251 et 252 (1977) et 253–256 (1981), le tracteur Te 4/4 13 (1927, ex-BCFZe 4/4 8 de 1901) ainsi que les wagons tampon X 1007, 1008 et 1009 ont été réformés. Quant aux Te 4/4 14 et à la BDe 4/4 141 cf. GFM historique.

Nach der kommerziellen Inbetriebnahme der 6 neuen Triebzüge wurden der Be 4/4 115 (Inbetriebnahme 1905), der BDe 4/4 142 (1970), die Be 4/4 151 et 152 (1977), die Bt 251 et 252 (1977) und 253–256 (1981) sowie der Te 4/4 13 (1927, ex BCFZe 4/4 8 von 1901) sowie die Kupplungswagen X 1007, 1008 und 1009 ausser Betrieb genommen. Vgl. GFM historique.

ZB Der ABeh 161 015 erhielt am 25. April vor der Generalversammlung der Zentralbahn AG in Interlaken Ost Wappen und Namen dieser Gemeinde.

Museums- und Touristikbahnen

Bahnmuseum Albula Am 24. April (nicht Ende August 2016, wie in EA 12/16 gemeldet) wurde mit dem Bau einer hölzernen Überdachung für die vor dem Bahnmuseum aufgestellten Ge 6/6¹ 407 und der Ge 2/4 205 begonnen. Die Überdachung soll bereits im August erstellt sein und Fr. 750000.– kosten.

In den Sommermonaten erhalten die beiden Lokomotiven einen neuen Anstrich. Für die Ge 2/4 werden Sponsoren gesucht.

CSG Bei den Wagen auf dem Bild im EA 4/17 auf S. 173 vom 18. Februar 2017 handelt es sich um den Sputnik Db 60 85 99-29 401, die A Leichtstahl 50 85 18-33 100, 115, 014 und einen A 50 000 ex FS. Fahrzeughalter ist der Club del San Gottardo.

DBB Von der BLS ist der Tem 225 056 übernommen und mit einem ETM-S-«Rucksack» zum Lesen des Signum-Telegramms ab Eurobalisen ausgerüstet worden, was die Überfuhr von Dampfzügen vereinfacht.

DSF Der BDt 80-35 191 ex SOB ist ins Feuerwehr-Ausbildungszentrum Balsthal (Klus) verbracht worden.

GFM Historique Le 21 janvier, l'automotrice BDe 4/4 141 et le tracteur Te 4/4 114 des TPF ont été intégrés dans la collection de véhicules de GFM historique.

Am 21. Januar sind der Triebwagen BDe 4/4 141 und der Traktor Te 4/4 114 in die Sammlung von GFM historique aufgenommen worden.

RhB Historic Am 29. April konnte in Samedan die 2-gleisige Einstellhalle für die Fahrzeuge von RhB historic eingeweiht werden. Sie bietet Schutz für einen Teil des historischen Rollmaterials (18 Wagen), ist aber

Anschlussgleis des Technologiekonzerns Bühler in Uzwil



Der Traktor 1 hat im November 1975 auf der Talfahrt mit einem Gsoeben die SBB-Strecke Uzwil–Schwarzenbach SG unterquert. Der Traktor trägt die damals gültige Spitzenbeleuchtung für Rangierfahrten. Foto: W. Hardmeier



Triebfahrzeug-Ablösung 1979. Foto: Asper, Sammlung C. Seifert

Das 1,3 km lange Anschlussgleis des Technologiekonzerns Bühler in Uzwil wird Mitte dieses Jahres stillgelegt. Es wurde im Sommer 1927 eröffnet und von der im gleichen Jahr beschafften SLM-Lok G.B.U. 1 bedient (Benzinmotor, nach kriegsbedingtem Holzgasbetrieb 1948 auf Dieseltrieb umgebaut). Nach der Totalsanierung des Anschlussgleises 1978 wurde die alte Lok 1979 an die Autoverwertung Ostschweiz in Schwarzenbach verkauft (Abbruch 1983) und die Diesellokomotive Tm 237 915 (Henschel DHG 300 B, 1988 mit



BUZ-Tm 237 915 am 28.5.2010. Foto: C. Seifert

Funkfernsteuerung ausgerüstet und 2009 totalrevidiert) erworben.

Das technisch interessante Anschlussgleis mit einer Maximalsteigung von 55‰ und einem minimalen Kurvenradius von 90 m stand zuletzt noch für rund 200 Fahrten im Jahr in Betrieb, für ca. 2500–3000 t Transporte, vor allem zu den Basler Rheinhäfen. Die Lok wird verkauft, das Gleis mittelfristig abgebrochen. CA

nicht öffentlich zugänglich. Die Baukosten betragen knapp 1 Mio. Fr.

Anlässlich dieser Einweihung wurde auch eine durch Mitglieder des Clubs 1889 revidierte Hipp'sche Wendescheibe enthüllt, die früher in Celerina/Schlarigna aufgestellt war.

SEHR&RS 2016 konnte der MAN-Schienenbus nicht eingesetzt werden, weil er von inzwischen gefassten Vandalen verwüstet wurde. Er muss wie auch die Em 3/3 18814 einer Revision unterzogen werden.

VVT En hiver, divers travaux d'entretien ont été exécutés sur les locomotives à vapeur. Les 52 221 et l'E 3/3 «Krauss-Maffei» seront en service cet an.

Im Winter wurden diverse Unterhaltsarbeiten an den Dampflokomotiven ausgeführt. Dieses Jahr werden die 52 221 und die E 3/3 «Krauss-Maffei» zum Einsatz gelangen.

ZMB Der Kasten des am 20. Februar bei der Kollision in Sihlbrugg (EA 4/16) beschädigten C 22 musste im Servicezentrum der SOB gänzlich neu aufgebaut werden. Nach Abschluss der Arbeiten wurde mit dem Wagen am 13. April eine Probefahrt nach Wädenswil durchgeführt. Als Zugfahrzeug diente der FcE 2/4 84 ex SiTB, der zur gleichen Zeit für eine Fahrmotorrevision in Samstagern weilte.

Standseilbahnen

Standseilbahn Kraftwerk Amsteg Am 2. Mai, kurz nach 13.00, musste die Bristenstrasse erneut wegen Steinschlag (siehe EA 5/17, S. 217) gesperrt werden. Ab 17.00 wurde der Fahrplan der Seilbahn verdichtet. Die Strasse konnte am 4. Mai, 17.00, wieder in Betrieb genommen werden; die Standseilbahn fuhr bis zum 5. Mai.

Ausland

Albanien HSH Der Bahnbetrieb Kashar–Durrës (2 Zugpaare) und Rogozhinë–Elbasan (1 Zugpaar) ist wieder aufgenommen worden. Vgl. dazu EA 5/17.

Deutschland DB Auf der Strecke Aschaffenburg–Würzburg wird am 15. Juni die neue, 7,5 km lange Strecke durch den Spessart mit dem neuen Falkenbergstunnel in Betrieb genommen und die alte, berühmte Schiebedienst-Rampenstrecke Laufach–Heigenbrücken mit dem Schwarzkopftunnel stillgelegt.

Nachdem die Bundesregierung im Oktober 2016 entschieden hatte, den Ausbau der Gäubahn wieder in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufzunehmen, soll der Ausbau des knapp 70 km langen, eingleisigen Abschnitts Horb–Tuttlingen mit dem Bau von

Doppelspurinseln beschleunigt werden (geschätzte Kosten: 220–285 Mio. €). Voraussetzung dafür sei ein Einsatzkonzept für Neigetechnikzüge, die von den SBB oder einem andern Betreiber gestellt werden könnten. Bekanntlich hatte die DB den Einsatz solcher Fahrzeuge abgelehnt. Die Fahrzeit könnte um 19 Min. verkürzt werden, was gute Anschlüsse in Zürich HB ermöglichen und die Attraktivität der internationalen Strecke erhöhen würde.

Eine IC 2-Komposition wurde 8. Mai bis 2. Juni zwischen Stuttgart und Singen (Hohentwiel) Mo–Fr in täglich 2 Zugpaaren getestet.

DB Regio hat am 31. März bei Alstom total 53 Coradia Continental-Triebzüge (27 vierteilige Züge für die S-Bahn Nürnberg sowie 26 drei- resp. fünfteilige Züge für Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) bestellt. Ablieferung 2019–2020. Die Fahrzeuge sind ein Teil des 2011 abgeschlossenen Rahmenvertrags über die Lieferung von bis zu 400 Triebzügen.

Locomove hat am 10. Mai Insolvenz angemeldet, weil seine seit 14. Dezember betriebene Linie Stuttgart–Berlin (zuletzt 6 Zugpaare/Woche, EA 1/17) zu wenig rasch genügend Kunden fand. In den ersten Monaten verkehrten die Züge wegen technischer Probleme unzuverlässig.



Der Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) weihte die bei der Kollision in Sihlbrugg am 20.2.2016 beschädigten CZm 112 31 von SBB Historic und C 22 der ZMB am 23.4.2017 mit einer Fahrt von Zürich HB via Bülach–Koblenz nach Brugg AG wieder ein, mit den Reisenden der damaligen Fahrt. Als Begleitzug verkehrte die Eb 3/5 5819 von SBB Historic mit den B EW I 16 und dem A EW II 4 des VMik. Beide Züge machten ab Niederglatt einen Abstecher auf das Anschlussgleis Schwenkelberg («Schipkappas», ehemalige Strecke Niederglatt–Oteltingen), wo die Aufnahmen entstanden, ergänzt mit einem Hürlimann-Traktor aus den 1960er Jahre. Foto: G. Trüb, R. Kaufmann



MRCE verkauft alle ihre Diesellokomotiven. Nachdem im Oktober 2015 schon 27 Lokomotiven (u.a. alle EMD Class 66) an Beacon Rail übergangen, verbleiben noch 4 G 1000 BB, 15 G 1206 und 4 G 2000-3 BB. Als möglicher Käufer wird die Wagenvermietungsgesellschaft Millet genannt.

Vlexx hat bei Bombardier am 31. März 21 Triebzüge Talent 3 für den Betrieb auf dem E-Netz Saar bestellt. Die Züge sollen ab Fahrplanwechsel Dezember 2019 zum Einsatz kommen.

Frankreich SNCF 17.–19. März war der Bahnbetrieb Paris Gare de Lyon/Bercy, 9 km (Abzweigung zur HG-Strecke nach Lyon),

für die Inbetriebnahme eines neuen Stellwerkes in Vigneux-sur-Seine (CCR, commande centralisée du réseau) als Ersatz für Sicherungsanlagen von 1933 vollständig gesperrt. Insgesamt mussten 2500 Anlagen (Weichen, Signale, Balisen usw.) umgehängt resp. umplatziert werden. Die vorbereitenden Arbeiten dauerten 10 Jahre. Bis 2032 werden 5 Mia. € in 16 CCR investiert, die 1500 Stellwerke des Basisnetzes fernsteuern werden.

Der 15,2 km lange Abschnitt Blois–Villefrancoeur der Strecke Blois–Vendôme ist nach 2 Jahre dauernder Schliessung nach deren Aufarbeitung zum Fahrplanwechsel 2016 für den Güterverkehr wieder in Be-

trieb genommen worden. Die Kosten wurden zu 30% von der Getreidehandelsfirma Agri-Négoce übernommen, die eine Verladestation in Villefrancoeur betreibt.

Von Januar bis März wurde ein Gleis der 35 km langen Strecke Castelnau-dary–Carcassonne vollständig aufgearbeitet. 2018 folgt das zweite Gleis.

Von den 1958 auf der Strecke St-Gervais-le-Fayet–Vallorcine in Betrieb genommenen Z 601–608 (800 kW, v max 60 km/h, 40,9 t) sind noch die Z 603, 605 und 607 vorhanden. Nach der Inbetriebnahme des Streckenblocks Maurer & Zuber im Juni werden sie zusammen mit dem Steuerwagen Z 20601, der Schneeschleuder Z 691 und dem Pflug Z 20451 ausrangiert; die letzten beiden Fahrzeuge werden museal aufbewahrt. Sämtliche Dienstzüge werden danach mit dem Zweikraftfahrzeug BDeh 4/4 4 ex TMR (1957) geführt.

Der Betrieb auf der HG-Strecke Bretagne–Pays de la Loire (Rennes–Le Mans, 182 km; LGV BPL; von SNCF Mobilité LGV Armorique genannt) wird am 2. Juli aufgenommen. Die Fahrzeit Paris–Rennes sinkt um etwa 40 Min. auf 1 Std. 27 Min.

Die Region Grand Est möchte auch die Triebfahrzeuge vor ihren TER in den Farben der Wagen der Region sehen. Die BB 26143 und 26148 haben deshalb versuchsweise einen Anstrich in Silbergrau mit blauen Kontrastelementen erhalten. Sie sind u.a. in TER 200 Strassburg–Basel eingesetzt.

CP/IGCEP Der Groupe d'Etudes pour les chemins de fer de Provence hat von den CP deren 1936 von Renault gebaute Diesellokomotiven ABH1 ZZ 6 übernommen. Die 6 ABH1 und die nachbeschafften, etwas kürzeren 6 ABH 5 waren sehr robuste Fahrzeuge, die dem Betrieb auf den Gleisen der CP standhielten.

Strasbourg Am 24. April fanden auf der Verlängerung (2,7 km) der Traminie D (Aristide Briand–Bahnhof Kehl) fahrplanmässige Versuchsfahrten statt, wobei die Fahrgäste an der Haltestelle Aristide Briand aussteigen mussten und jeder 2. Kurs leer weiterfuhr. Die Verlängerung ist charakterisiert durch einige bemerkenswerte Ingenieurbauten: Pont Citadelle oder Bassin Vauban (163 m), 290 m lange und 3000 t schwere Brücke über den Rhein (EA 3/16), Unterquerung der Hafengleise in einem Einschnitt. Die Verlängerung wurde 29./30. April mit einem Volksfest in Betrieb genommen.

Im Dezember 2018 wird der Betrieb auf den Abschnitt Kehl Bahnhof–Kehl Rathaus (1,2 km) ausgeweitet.

Berichtigung zu EA 1/17: Am 3. Oktober wurde der erste von 12 Alstom Citadis 403 (nicht 402) in Betrieb genommen (Wagen

3001 ff.). Seither sind 2 weitere Serien (je 10 Fahrzeuge) bestellt worden.

Italien FS Der Verkehr auf der Strecke Milano–Tortona(–Genova) nimmt ständig zu. Deshalb wird für 900 Mio. € eine zweite Doppelspur Milano Rogoredo–Pavia gebaut. Mit der ersten Etappe Milano Rogoredo–Pieve Emanuele (zwischen Locate Triulzi und Villamaggiore gelegene Haltestelle) wird 2018, mit der zweiten (Pieve Emanuele–Pavia) 2020 begonnen. Der Abschnitt Pavia–Tortona bleibt zweispurig, wird aber ab 2018 oder 2019 modernisiert.

Trenitalia übernimmt 9 der von den NS an den Hersteller zurückgegebenen HG-Züge V 250 «Fyra» (EA 5, 10 und 12/14). Sie sollen zwischen Roma und Bari eingesetzt werden.

Am 25. April entlief bei Brixen/Bressanone kurz vor Mitternacht ein mit Betonschwellen beladener Gleisbauzug, kollidierte mit einer stehenden Arbeitsmaschine und entgleiste. Es gab eine Explosion, beide Fahrzeuge gerieten in Brand. 2 Personen starben, 3 wurden schwer verletzt. Die Züge auf der Brennerbahn mussten zwischen Franzensfeste/Forzezza und Brixen/Bressanone durch Busse ersetzt werden. Der Bahnbetrieb konnte am 28. April wieder aufgenommen werden.

NTV Nach 3 Jahre dauernden Bemühungen hat NTV zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 die Bewilligung für die Führung von Zügen nach Roma Termini ab Milano Centrale erhalten (bis anhin verkehrten die NTV-Züge auf dieser Relation ab Milano Porta Garibaldi). NTV konnte in Milano Centrale auch einen Billettschalter und einen Wartsaal einrichten.

Rittnerbahn Einer der historischen Triebwagen wird seit Ostern bei guter Witterung für die Zugpaare 10.10 und 11.10 ab Oberbozen eingesetzt. Grosses Fahrgastaufkommen kann allerdings Ersatz durch Kompositionen ex TB erfordern. Das Jubiläum (1907–2017, 110 Jahre) wird mit verschiedenen Angeboten gefeiert: Theater «Mord im Ritten-Express», gastronomische Nachtfahrten, Kulturfahrten, geführte Bahnwanderungen auf der früheren Zahnradstrecke (1907–1964, Tunnel 60 m, bis 255% Steigung, rund 4 km Trasse weitgehend erhalten), offizielle Feier am 13. August 2017 zur Eröffnung des neuen Bahnhofplatzes in Oberbozen. In Innsbruck (Stubaital-Museumsbahnhof) wird am 2. September ein «Rittnerbahn-Tag» veranstaltet.

Serfer hat bei CZ LOKO 5 dieselektrische Lokomotiven der Reihe 744.1 bestellt (vgl. EA 4/17, S. 173).

Cagliari Das 1973 eingestellte Tramnetz wird sukzessive wieder aufgebaut. Nach den Linien 1 (Piazza Repubblica–Monserra-

to Policlinico Universitario) und 2 (Piazza Repubblica–Settimo S. Pietro) folgt jetzt als dritte (von insgesamt 8 vorgesehenen Linien) diejenige ins Quartu S. Elena, deren Streckenverlauf nun definitiv ist.

Niederlande NS Auf der Strecke Hoek van Holland Strand–Schiedam Centrum («Hoekse Lijn») endete der Vollbahnbetrieb nach 124 Jahren am 31. März. Seit 1. April wird die 24 km lange Strecke für den Metrobetrieb umgebaut. Die Fahrleitung wird beibehalten, die Betriebsspannung beträgt künftig 750 V =.

Die Strecke wird um 0,9 km verlängert, so dass der neue, gleichnamige Endbahnhof Hoek van Holland Strand näher am Strand liegen wird. Eine zusätzliche Haltestelle Maassluis Steendijkpolder wird eingerichtet. Die Strecke hat den Charakter einer oberirdischen U-Bahn und wird ab September mit 18 dreiteiligen Triebzügen Flexiity Swift als Verlängerung der Metrolinie B Nesseland–Schiedam Centrum betrieben. Güterzüge können mit Dieseltraktion weiterhin ab Schiedam nach Maassluis und Vlaardingen fahren.

NS und Prorail sind zum zweiten Mal wegen Nichterreichung der Ziele (ungenügendes Sitzplatzangebot in den HVZ und mangelnde Pünktlichkeit) auf der HSL Zuid zu einer Busse verurteilt worden. Wenn es zum dritten Mal zu einer Verurteilung kommt, ist der Entzug der Konzession möglich. Die NS haben einen Rekurs angekündigt.

Österreich ÖBB Der Bahnhof Rankweil an der Strecke Bregenz–Feldkirch wird zurzeit grosszügig modernisiert und ausgebaut.

Die bei Siemens für RCA bestellten E-Loks «Vectron» erhalten die Reihenbezeichnung 1293.

Um den zunehmenden Bedarf an Streckendiesellokomotiven abzudecken, versuchen die ÖBB, bis zu 19 gebrauchte ER20-Lokomotiven (bei den ÖBB Reihe 2016, Hersteller Siemens) zu kaufen, da die noch vorhandenen, alternen Maschinen der Serien 2043 und 2143 sich für die vorgesehenen Einsätze immer weniger eignen. 2002–2011 wurden insgesamt 131 ER20 für verschiedene Betreiber gebaut. Weil RTS zurzeit ihren Lokbestand reduziert, wird sie sehr wahrscheinlich den ÖBB einige Maschinen dieses Typs anbieten.

Achenseebahn Die Achenseebahn wurde von den Behörden vom Nahverkehrsmittel zur vorwiegend touristischen Bahn herabgestuft und deshalb aus dem mittelfristigen Investitionsprogramm des Bundes und des Landes genommen. Die finanzielle Situation der Bahn ist prekär: Zur Erneuerung von Achsen bei 3 Loks musste ein Kredit für die Hälfte der Kosten (150000 €, mit Haftungserklärung der 3 Anrainergemeinden)

aufgenommen werden. Für die andere Hälfte springt das Land ein.

Russland RZD Die mit Flüssiggas betriebene Lokomotive GT1h-002, eine verbesserte Version des Prototyps GT1h-001, ist seit 17. Februar im kommerziellen Betrieb. Mit der 360 t schweren Lokomotive waren zuvor im Probetrieb 78 Züge bespannt worden; der schwerste wog 8937 t. Die Serienbestellung ist jedoch noch nicht erfolgt.

Schweden

SL Stockholm Transport hat am 24. April bei Stadler 22 dreiteilige elektrische Triebzüge (Bezeichnung X15p) für etwa 232 Mio. Fr. bestellt. Sie werden auf der 65 km langen Roslagsbanan mit 891 mm Spurweite (= 3 schwedische Fuss) von Stockholm zu den nordöstlichen Vororten eingesetzt. Dank geschlossenen Apparateräumen, doppelwandigen Wagenübergängen und guter Isolation der Wagenkästen sind die Fahrzeuge besonders winterfest. Ablieferung 2020. Der Auftrag enthält eine Option für weitere 45 Triebzüge.

Zu den im Februar 2015 abgeschlossenen Kapazitätserweiterungsarbeiten auf der Roslagsbanan vgl. EA 2/15.

Hector Rail hat am 16. März 15 Vectron bestellt (15 kV 16,7 Hz, 6400 kW, v max 200 km/h, mit Dieselaggregat für die letzte Meile, ETCS, Funkfernsteuerung). Ablieferung ab Frühling 2018.

Ungarn MÁV Ende 2016 wurden die Planungsarbeiten für den Umbau der 22 km langen, nicht elektrifizierten Strecke Szeged–Hódmezővásárhely in eine Tram-Trainstrecke aufgenommen, mit Einbindung in das Tramnetz von Szeged und dem Bau einer einspurigen Strecke von 3,3 km Länge in Hódmezővásárhely. Die Strecke wird mit 8 Hybridfahrzeugen (thermischer Antrieb/600 V =) von Stadler Valencia (Auftrag am 19. April erteilt) befahren werden: v max 100 km/h, Kuppelbarkeit mit den Tatra-Wagen der Stadt Szeged. Das Projekt wird vollständig von der EU finanziert.

Afrika

Südafrika Am 4. April wurde die erste, vollständig in Afrika projektierte und gebaute Lokomotive (mit Ausnahme des Hauptdieselmotors) vorgestellt. Hersteller ist die Unternehmung Transnet. Die Maschine mit der Bezeichnung TAL 2001 hat eine Leistung von 2000 kW, eine Radsatzlast von 16 t und die Achsfolge Co'Co'. TAL steht für «Trans Africa Locomotive»: Die speziell für das afrikanische Klima gebaute Maschine soll auf dem ganzen afrikanischen Kontinent (nach Anpassung der Spurweite) einsetzbar sein.

g