

2021, weil sie mit anderen anstehenden Arbeiten (z. B. Revisionen) koordiniert wird. Eine weitere Verzögerung droht, weil der Bundesrat dieses Vorhaben erst ab 2020 mitfinanzieren will. Die SBB treiben das Projekt trotzdem voran und werden ab Sommer die ersten Wagen der S-Bahn Zürich nachrüsten. Die Regio-Dosto sind ab Werk ausgerüstet.

Die Güterwagengattung Sps (4-achsiger Flachwagen mit festen Rungen für lange Güter und max. 80 t Bruttogewicht, 1987–1991, Umbau aus Rs mit Baujahr 1970–1974) bietet SBB Cargo auf ihrer Homepage nicht mehr an. Weiterhin im Angebot sind die Snps (max. 90 t Gesamtgewicht, Baujahr 1992–1995).

Die Ausrangierung der einst 1550 Gbs (gedeckter 2-achsiger, grossräumiger Standardgüterwagen) begann 1993, Anfang Mai waren noch 62 im Eisenbahn-Fahrzeugregister verzeichnet.

**SBB/Betrieb und Verkehr
CFF/Exploitation et trafic**

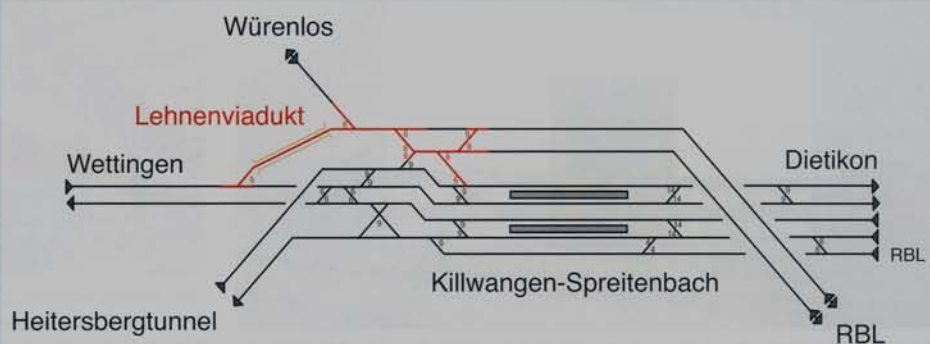
Ende Mai bis Anfang Juli waren rund 1200 Extrazüge geplant, mit 50 zusätzlichen Lokführern sowie 30 Zugbegleitern.

Die Medienmitteilung der SBB für den Pfingstverkehr versprach mit 4 Extrazügen und zusätzlichen Wagen «eine staufreie und entspannte Reise». Auf der Gotthardachse waren aber mehrere IR überfüllt und erlitten Verspätungen von mehr als einer halben Stunde, u.a. auch, weil am Pfingstsonntag die D für den Veloselbstverlad fehlten. Diese wurden am Pfingstmontag beigelegt und verkehren seither am Wochenende, entgegen dem erst am 28. Mai geplanten Start. Ein weiterer Grund für die Verspätungen war der Umbau des Hausperons in Bellinzona, so dass alle längeren Züge das Gleis 2 benutzen mussten: Zur vollen geraden Stunde mussten innert einer Viertelstunde 4 Züge über dieses eine Gleis abgewickelt werden (IR und EC je in beide Richtungen).

In Bex können wegen den Baustellen für «Léman 2030» und der Modernisierung der Rhonetalstrecke einige IR nicht halten. Als Teilersatz wurden Anschluss-RE Aigle–Bex–St-Maurice eingeführt. Weil aber zu gewissen Zeiten die Reise zwischen Bex–St-Maurice trotzdem über Aigle oder Martigny vollzogen werden muss, gilt 1. Juni bis 10. Dezember eine ausserordentliche Tarifregelung:

Die Einwohner von Bex können ein Schreiben mit dem Stempel der Gemeinde Bex und der Unterschrift von SBB Fernverkehr verlangen. Dieses berechtigt zu den oben genannten Umwegfahrten in Richtung St-Maurice 11.50–14.30, in Richtung Bex 10.10–14.00 und 16.45–19.00, inkl. Hunde und Velos.

Der Lehnenviadukt Killwangen



Schematischer Gleisplan Killwangen-Spreitenbach nach der Projektrealisierung. Die neuen Elemente sind rot eingetragen. Die Zahlen zeigen die v max (in 10 km/h) über die Weichen in ablenkender Stellung. Zeichnung: SBB

Das 72 Mio. Fr. teure Projekt ist eines der letzten Vorhaben von Bahn 2000 und wird aus dem FinöV-Kredit finanziert. Der Baubeginn (EA 8/13) wurde u.a. durch eine Beschwerde der Gemeinde Oetwil an der Limmat wegen befürchteter Lärmimmissionen bis Mitte 2013 verzögert.

Es deckt einen Nachholbedarf ab, der durch die Angebotsweiterungen per Fahrplan 2005 (Bahn 2000) und 2009 (RE Zürich–Aarau) entstand. Es entflechtet die Fahrstrassen der Güterzüge Wettingen–RBL (rund 30 Züge/Tag) und der Züge Heitersberg–Dietikon und verbessert damit

Pünktlichkeit sowie Stabilität im dicht befahrenen Knoten Killwangen-Spreitenbach (Mo–Fr rund 700 Züge/Tag).

Das Ingenieurbauwerk besteht aus der Lehne West (142 m), der Brücke (42 m + 5 x 50 m + 42 m) und der Lehne Ost (102 m). Die 6 Brückenpfeiler sind ähnlich gestaltet wie jene der bestehenden Überwerfung Heitersbergtunnel–Killwangen, stehen aber im doppelten Abstand.

Der Rohbau konnte im März 2016 abgeschlossen werden. Seither wird die Bahntechnik (Fahrbahn, Fahrleitung, Sicherungsanlagen) eingebaut. Aufwändig ist der



Blick limmataufwärts am 1.12.2014: von links angeschnitten der Installationsplatz West, die Limmatbrücke der Strecke von Würenlos, unten die Doppelspur aus Richtung Wettingen. Der RABDe 500 hat soeben den Heitersbergtunnel verlassen und fährt Richtung Zürich. Rechts im Mittelgrund das Unterwerk Killwangen. Foto: J. D. Lüthard

Im Fahrplan 2017 können einige IR-Halte in Bex wieder eingeführt werden.

Im Hauenstein-Basistunnel wurden 22./23.–25./26. Mai, 20./21.–21./22. Juni und 26./27. Juni bis 1./2. Juli ab 22.00 total 9,5 km Schienen ausgewechselt, was die Sperrung jeweils von einem der beiden Gleise bedingte. Die direkten Züge Basel–Zürich wurden via Fricktal, die Züge Basel–Luzern/Tessin über Läuelfingen umgeleitet. Die S9 wurde durch Busse ersetzt.

Die Strecke Cham–Rotkreuz ist 8. Juli 19.15 bis 10. Juli Betriebsschluss sowie am 11. Juli

21.55 bis Betriebsschluss gesperrt, um die Doppelspur Freudenberg–Rotkreuz fertigzustellen: Ausfall IR 26xx Zürich Flughafen–Zürich HB und Cham–Luzern, Baar–Cham und Rotkreuz–Luzern Viertelstundenrhythmus S-Bahn, Cham–Rotkreuz 6 Buskurse/Stunde und Richtung, Ohne-Halt-IR Zürich HB–Luzern via Olten, Fahrausweise Zürich–Luzern auch via Lenzburg–Wohlen, Olten oder Arth-Goldau gültig.

Ein ETR 610 prallte bei der Einfahrt in Luzern am 8. Mai mit geringer Geschwindigkeit in den Prellbock. Nach ersten Erkenntnissen steht eine technische Ursache im Vor-