

Schweiz

SBB-CFF-FFS

SBB/Anlagen
CFF/Installations fixes

Die Arbeiten für den modernisierten Bahnhof Martigny wurden nach 3 Jahren und 64 Mio. Fr. Investitionen am 11. Oktober offiziell abgeschlossen. Die Fahrbahn inkl. Weichen und Unterbau, die Entwässerung samt Sickerbecken und die Fahrleitung wurden erneuert.

Die Nutzlänge des Hausperrons und des Mittelperrons wurde von bisher rund 320 m auf rund 420 m verlängert. Neue Perrondächer mit Beleuchtung und Perronanzeigern wurden aufgestellt.

Die Perronkanten wurden zwar auf 55 cm erhöht; da sie aber weitgehend in Kurven liegen und die Gleisüberhöhung nicht auf 40 mm reduziert werden kann, um die Bahnhofsgeschwindigkeit von 110 km/h beizubehalten, ist der Bahnzugang nicht vollständig BehiG-konform. Im Einzelfall ist eine Hilfestellung notwendig.

Die bestehende zentrale Unterführung wurde erneuert. Auf der Ostseite wurde eine zweite Personenunterführung mit Rampen (und einer Treppe auf dem Mittelperron) gebaut, welche die bestehende Unterführung entlastet und die Umsteigezeit zwischen dem Mittelperron und dem Kopfgleis 57 für die RA-Züge nach Le Châble verkürzt. Der vorgefertigte zentrale Teil der Unterführung unter den Gleisen 1 und 2 wurde am Wochenende 2.–4. Juni mit dem Riesenkran Liebherr LR 11000 eingebaut.

Für das Projekt «Direktverbindung Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds» des Ausbauschnitts 2035 (AS35) wurde der Trassenverlauf festgelegt: Ausgewählt wurde die günstigste Variante mit 16 km Länge, 50‰ Neigung und 1,4 km offener Strecke im Val-de-Ruz samt Kreuzungsbahnhof unterhalb Cernier für 1,4 Mia. Fr. Die teureren Varianten sahen einen durchgehenden Tunnel bzw. eine längere Strecke mit 40‰ Neigung vor.

Das Projekt wird einen Viertelstundentakt zwischen Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds und Le Locle mit einer Fahrzeit von 15 (statt aktuell 28) Min. zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds ermöglichen.

2024–2025 wird das Vorprojekt ausgearbeitet.

Die Direktverbindung soll eine möglichst TSI-konforme Normalspurstrecke werden, wo mit Standardrollmaterial ein Viertelstundentakt angeboten werden kann. Mit den aktuellen Flirt kann die Fahrzeit aufgrund des Luftwiderstands im Tunnel mit Doppeltraktion eingehalten werden (doppelte Leistung für den gleichen Querschnitt, ähnlich wie die BLS-Nina/Lötschberger in den engen Röhren des Simplontunnels). Der Bahnhof Neuchâtel liegt für das Umsteigen auf andere Züge ideal, die meisten Ziele in der Stadt selbst, deren Zentrum am



Drohenaufnahme der Rheinbrücke Koblenz am 16.9.2023, die umfassend instandgesetzt wird.
Foto: J. D. Lüthard

Prise de vue par drone du viaduc sur le Rhin à Coblenz, qui est en cours d'assainissement total. Le 16.9.2023

See liegt, sind hingegen nicht in vernünftiger Zeit zu Fuss erreichbar. Während das Littorail aus Boudry nicht zum Bahnhof fährt, aber zur Uni und zum Kantonsspital verlängert werden soll, bringt die Direktverbindung die Reisenden aus den Jurahöhen nicht ins Zentrum.

In Uttigen wird der Bahnzugang September 2023–Mai 2024 für 6,5 Mio. Fr. BehiG-gerecht umgebaut: Der rund 270 m lange und 30 cm hohe Mittelperron aus dem Jahr 1978 wird auf etwa 220 m auf 55 cm erhöht und leicht verbreitert. Dazu muss das Gleis 3 geschoben werden. Die Personenunterführung wird mit 2 Liften ergänzt. (Für den Bau von Rampen hätte das erhaltenswerte Aufnahmegebäude abgebrochen werden müssen.) Die Perronmöblierung wird angepasst.

In Muttenz löste am 24. September ein eStw Simis W (in einem neuen Bahntechnikgebäude) das Relaisstellwerk Domino 67 aus dem Jahr 1974 ab. Die Signalisierung wurde von L auf N umgestellt.

Bereits am 22. August 2022 wurde das neue Gleis 4 am ebenso neuen, teilweise überdachten und BehiG-konformen Aussenperron mit einer Nutzlänge von 225 m in Betrieb genommen.

Das Gleis 4 führte früher mit einer deutlichen Neigung als Umfahrung Süd des Rangierbahnhofs in die Ausfahrgruppe D von Basel SBB RB I hinunter und über den östlichen Weichenkopf nach Pratteln. Es wurde fast nur von Zusatzzügen in der HVZ sowie von Güterzügen genutzt.

Nach einer umfangreichen Aufschüttung und einem Neubau der Unterführung liegt



Der RABDe 500 004 als erster hauptrevidierter/modernisierter ICN auf seiner ersten Abnahmefahrt Yverdon-les-Bains–Lausanne-Triage–Zofingen–Yverdon-les-Bains am 4.10.2023. Zug 97188 zwischen Ligerz/Chavannes und La Neuveville. Wie gepflegt das auf der Front weit hinuntergezogene Weiss bleibt, wird sich weisen.
Foto: S. Martin

Course de réception de la première rame ICN sortant de grande révision et de modernisation, la 500 004; train 97188 Yverdon-les-Bains–Lausanne-Triage–Zofingue–Yverdon-les-Bains. Entre Chavannes et La Neuveville, le 4.10.2023. Reste à voir combien de temps le bas de la partie frontale repeint en blanc restera propre.