



Der Flirt Evo von Stadler als künftiges normalspuriges einstöckiges Regionalverkehrsrollmaterial des SBB-Konzerns wurde am 14.11.2024 in drei Versionen den Medien vorgestellt: vierteiliges Einsystemfahrzeug von RegionAlps (RABe 533 703, mit den 13 Sternen des Walliser Kantonswappens), als vierteiliges Zweisystemfahrzeug der SBB (RABe 531 002, Mitte) und als dreiteiliges Zweisystemfahrzeug für THURBO (RABe 531 401, mit bunten Türen und einem stilisierten «t» als Frontsignet). Als Ort wurde die entstehende neue Serviceanlage Weinfelden ausgewählt, wo die Flirt Evo von den SBB für alle drei EVU abgenommen werden.



Trois versions de la rame Evo Flirt, la prochaine génération de rames régionales à un niveau du groupe CFF, ont été présentées aux médias le 14.11.2024, à la nouvelle installation de service de Weinfelden, où les véhicules ont été réceptionnés: rames à quatre éléments de Region Alps (RABe 533 703, avec les 13 étoiles du drapeau valaisan), rame bicourant à quatre éléments CFF (RABe 531 002, au milieu), rame triple pour THURBO RABe 531 401, avec des portes multicolores et un «t» stylisé sur les parois frontales).
Photos: SBB, J.D. Lüthard

er Rangierlokomotiven vor, die auch leichte Streckendienste übernehmen können. Sie soll im Betrieb klimaneutral sein und für geringe Trassenkosten im Streckendienst verschleissarm sein. Gelegentlich sollen Probeeinsätze vorhandener Loktypen durchgeführt werden.

Der RABe 524 201 (Eigentum FNM, Halter SBB) wurde auf den 5. Dezember mit vielen kleinen Signeten von TILO in Form des dreifarbigen T beklebt. Sie machen auf 20 Jahre TILO aufmerksam. Das Jubiläum wird an jedem 20. des Monats mit einem Anlass gefeiert, siehe tilo.ch/20anni.



Bellinzona, 4.12.2024. Foto: TILO

Die Bm 840 415 und 435 (EA 10, 11/24) sind unterdessen definitiv verkauft. Als Halter tritt Techno Rail (TERG) aus Limatola (IT) auf.

Das Infotainment «SBB OnBoard» in den Giruno und Astoro wurde in der zweiten Hälfte Dezember aufgrund rückläufiger Nutzung abgeschaltet. Die WLAN-Ausrüstung wird gelegentlich erneuert.

SBB/Wagen CFF/Voitures et wagons

38 der 40 im EA 12/24 erwähnten Tragwagen Lns von Tatravagónka Poprad (TVP) für Modulwagen mit unterschiedlichen Aufbauten von SBB Infrastruktur sind Ende November in

Buchs SG eingetroffen. 16 davon rollten nach zwei Tagen im WLV weiter nach Lyss. Hauptabmessungen: Radsatzstand 9,00, Länge 14,00 m, Tara 12,5 t, max. Ladegewicht D/s 32,5 t, v max leer 120 km/h, Bremsbauart DK-GP-A.

Die Wagen haben keinen Wagenboden und keine üblichen Containerzapfen, hingegen versenkbare «Twist-Lock»-Containerzapfen. Diese können durch eine 90°-Drehung eine formschlüssige Verbindung zum Aufbau herstellen.



Lns 21 85 4120 017-2. Buchs SG, 28.11.2024.

Foto: C. Ochsner

SBB/Betrieb und Verkehr CFF/Exploitation et trafic

Eine Röhre des Gotthard-Basistunnels (GBT) ist in den Nächten Samstag/Sonntag und Sonntag/Montag jeweils 8 Stunden für die Instandhaltung gesperrt.

Die Bahntechnik wurde im GBT über mehrere Jahre installiert, teils deutlich vor dem Inbetriebnahmejahr 2016. Tunnelfunk, Strahlkabel und Datennetz haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und werden 2024–2027 ersetzt. Dazu sind Langintervalle notwendig: Ein Drittel einer Röhre ist während 5 oder 12 Tagen durchgehend gesperrt. Es gilt ein eigens entwickeltes Rettungskonzept.

Langintervalle werden grundsätzlich im Januar mit eher tiefer Nachfrage im Personenverkehr sowie im August mit tiefer Nachfrage im Güterverkehr angeordnet.

Je nachdem, ob das Nord-, Mittel oder Süddrittel einer Röhre betroffen ist, muss der Verkehr mehr oder wenig stark ausgedünnt

werden. Priorität im Tunnel hat der Güterverkehr.

Das BAV ist zuständig für die Genehmigung der Intervallnutzung. Die detaillierte Trassennutzung erarbeitet SBB Infrastruktur zusammen mit den betroffenen EVU, zuletzt wird sie von der Schweizerischen Trassenvergabestelle (TVS) genehmigt.

Im Januar 2025 gilt:

3.–7. Januar fallen einzelne IC und EC aus und halten die IC2 in Flüelen statt Altdorf.

13.–24. Januar fahren die EC und IC über die Gotthard-Bergstrecke. Die Reisezeit verlängert sich um rund 1 Stunde. Einzig die EC Frankfurt–Milano, der erste IC ab Chiasso und der letzte IC ab Zürich fahren durch den GBT.

Im August kann der Personenverkehr weitgehend gemäss Jahresfahrplan produziert werden.

SBB Cargo und die Schweizerische Post haben den bestehenden Vertrag vorzeitig um weitere 2 Jahre bis Ende 2028 verlängert (EA 3/22). Seit 2022 läuft bei der Post in Zusammenarbeit mit SBB Cargo die «Bahnoffensive», die darauf abzielt, den Anteil der auf der Bahn transportierten Pakete deutlich zu steigern. Bereits im Herbst 2023 konnten mehrere neue Züge pro Werktag eingeführt werden. Rund 9 Mio. Pakete werden pro Jahr zusätzlich von der Strasse auf die Schiene verlagert. Im Jahr 2024 werden rund 15 Prozent mehr auf der Schiene transportiert als noch im Vorjahr.

SBB/RA/FS Mit der italienischen nationalen Agentur für die Sicherheit der Eisenbahn-, Strassen- und Autobahninfrastruktur (Ansfisa) konnte vereinbart werden, dass Züge über die Simplon-Südrampe nach Domodossola noch bis Ende 2028 mit Rollmaterial ohne Brandschutzeinrichtung geführt werden können (EA 2/24, S. 74). Bis dahin sollen die brandschutzausgerüsteten RA-Flirt-Evo die Zulassung in Italien erhalten haben (für die Fahrt nach Domodossola). Ob und wie die direkten Entlastungs-IC