



Der erste von zwei neuen Panoramazügen für die TMR auf dem Inbetriebsetzungsgleis des Stadler-Werks Bussnang (Foto: Ch. Frauenknecht, 16. März 2011).

S-Bahn als Werbeträger

Die Züge der Zürcher S-Bahn sollen künftig auch als Werbeträger dienen. In einem ersten Schritt sind dafür zehn Züge vorgesehen. Davon erhofft sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) jährliche Zusatzeinnahmen von etwa 20 Millionen Franken. Damit sollen die Defizitbeiträge von Kanton und Gemeinden reduziert werden. Es ist beabsichtigt, nebst den SBB auch weitere Transportunternehmen des ZVV schrittweise in das neue Reklamekonzept einzubeziehen.

Geht es nach dem ZVV, soll auch das bisherige Tabu fallen, die Gesamtfläche der VBZ-Fahrzeuge für kommerzielle Werbung zu nutzen. Bis heute ist Werbung bei den Trams und Bussen in der Stadt Zürich einzig im Dachbereich zugelassen. Ausnahmen werden nur für kulturelle Veranstaltungen genehmigt. Das letzte Wort dazu hat der Zürcher Stadtrat. (sda/jst)

Überwerfung Hürlistein kommt

Der Bundesrat hat auf Grundlage des HGV-Anschluss-Gesetzes zwei weitere Finanzierungsvereinbarungen mit den SBB genehmigt. Einerseits geht es um den Bau der Überwerfung Hürlistein im Raum Effretikon; diese dient der Leistungssteigerung der Strecke Zürich – Winterthur. Mit ihrem Bau wurde ohne Bekanntgabe sofort begonnen. Die Baukosten werden auf 69,5 Millionen Franken geschätzt (Preisstand 2003); die Inbetriebnahme ist für Dezember 2013 vorgesehen. Andererseits wurden 46 Millionen Franken für den Ausbau des Knotens Genf genehmigt. Hier geht es um verschiedene Massnahmen zwischen Genève und Châtelaine (Abzweigung zum Flughafen), unter anderem neue Weichenverbindungen. (pd/mr)

Aus einer Linie werden zwei

Seit 4. April ist die erst vor wenigen Monaten eingeführte durchgehende Tramlinie von Worb über Gümligen – Muri zum Bahnhof Bern und weiter ins Fischermätteli-Quartier bereits Geschichte: Die Trams der früheren RBS-Linie G, nun Bernmobil-Linie 6, enden wieder wie früher am Zytglogge. Wer zum Bahnhof will, steigt hier auf andere Linien um. Vom Bahnhof nach Fischermätteli fahren Busse statt Trams.

Der Grund für die Änderung ist das Kurvenkreischen der RBS-Fahrzeuge auf dem Stadtberner Tramnetz. Bereits ab Mitte Februar setzte Bernmobil am frühen Morgen keine RBS-Trams mehr auf der Linie 6 ein, und abends nach 21 Uhr wurde der Ab-

schnitt Zytglogge – Fischermätteli auf Busbetrieb umgestellt. Nun kam man zum Schluss, dass die nur bei trockener Witterung auftretenden Kurvengeräusche den Anwohnern und Ladenbesitzern auch tagsüber nicht zugemutet werden können.

Wann der durchgehende Betrieb der Linie 6 wieder aufgenommen werden kann, hängt davon ab, wie schnell die bestellten neuen Radsätze geliefert werden. Testfahrten mit einem umgerüsteten Tram sind erfolgreich verlaufen. Die Kosten für den Tausch der Radsätze, der im Juni beginnen und bis Mitte November abgeschlossen sein soll, betragen 930 000 Franken. (mr)

Kaum Fortschritte beim Luganeser Tramprojekt

Vor rund sechs Jahren brachte der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) für Lugano ein Tramprojekt ins Gespräch. 2007 nahm die Stadtregierung eine Motion entgegen, 2009 genehmigte das Gemeindeparlament einen Planungskredit von 2 Millionen Franken. Viel scheint seither nicht passiert zu sein: Angedacht wird der Bau einer weitgehend im Tunnel verlaufenden, etwa drei Kilometer langen Linie vom Zentrum am See in die Gegend von Bioggio westlich des Zentrums. Ob der Tunnel ein- oder zweigleisig erstellt werden soll, ist noch nicht klar. Klar scheint, dass das Tram in Meterspur gebaut würde, was eine Kompatibilität mit der Ferrovia Lugano – Ponte Tresa ermöglichte.

Rechnete man 2009 noch mit einem Baubeginn um 2015, spricht man heute eher von 2020. Somit wird die Stadt wohl noch lange im motorisierten Verkehr ersticken. Auch wenn das Busnetz in den letzten Jahren ausgebaut wurde und weiter ausgebaut wird, erreicht der öffentliche Verkehr in Lugano nur einen Modal Split von 10%. Zurzeit wird im Norden ein Tunnel für eine grosszügige Entlastungsstrasse gebaut, und um das Zentrum herum sind vier grosse Parkhäuser in Planung oder im Bau. (lüt)

Kurvensanierung in Gais

Die Appenzeller Bahnen (AB) haben Ende März in Gais mit der Sanierung der engen 180-Grad-Kurve auf Seite Appenzell begonnen. Der Radius wird leicht vergrössert, was die Beanspruchung der Schienen wie auch der Fahrzeuge mindern soll. Die Stahlbrücke über den Rotbach wird durch eine Betonbrücke ersetzt. Der Bahnverkehr zwischen Gais und Appenzell ruht vom 28. März bis zum 14. Mai; es fahren Busse. (pd/mr)

Erster „Spatz“ für die TMR

Der erste von zwei dreiteiligen „Spatz“-Triebwagen mit Zahnradantrieb für die Transports de Martigny et Régions (TMR) ist fertiggestellt. Sie sind für den Verkehr Martigny – Le Châtelard – Chamonix bestimmt. Die SNCF besitzt sechs Triebwagen desselben Typs, aber ohne Zahnradantrieb. Diese können also nicht nach Martigny fahren.

Unterhalb des Bahnhofs Salvan wird derzeit die Fahrleitung um einige hundert Meter talwärts verlängert. Damit kann auf diesem bahnhofnahen Abschnitt, der auch einige im Wald gelegene Bahnübergänge umfasst, in Zukunft auf die seitliche Stromschiene verzichtet werden. Anlässlich der Arbeiten, die auch eine Erneuerung des Oberbaus umfassen, wird ebenso die Zahnstange um einige hundert Meter bergwärts verlängert. (mr/stri)

LEB-Zug nicht mehr im Chablais

Der Einsatz eines LEB-Zuges auf der Strecke Aigle – Les Diablerets der Transports Publics du Chablais (TPC) ist nach sechs Monaten Geschichte: Am 29./30. März wurden die beiden Fahrzeuge auf der Strasse von Aigle nach Echallens überführt.

Die Unfallschäden der beiden TPC-Triebwagen BDe 4/4 401 und 404 sind behoben. Beide Fahrzeuge haben das neue, von Grüntönen geprägte Erscheinungsbild des Unternehmens erhalten. Noch in Reparatur befindet sich der Steuerwagen Bt 431. Er dürfte die Werkstatt im Spätsommer verlassen. (tst)

Bundesrat verabschiedet zusätzliche Mittel für die SBB

Der Bundesrat hat die vom Parlament beschlossene Zusatzvereinbarung verabschiedet, dank der die SBB in den Jahren 2011/2012 mehr Mittel für die Infrastruktur erhalten, als es die ursprüngliche Finanzplanung des Bundes vorsah. Die SBB haben in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr Vorschläge erarbeitet, wie diese zusätzlichen 140 Millionen Franken verwendet werden. Geplant ist, knapp 80 Millionen Franken für die Substanzerhaltung und 60 Millionen für Erweiterungsvorhaben auszugeben. Ein grosser Brocken davon – 26 Millionen Franken – wird für Land- und Gebäudeerwerb im Hinblick auf den Ausbau des Knotens Lausanne eingesetzt. Weitere 10 Millionen sind für Profilanpassungen zwischen Lausanne und Vevey vorgesehen. Im Knoten Bern sowie im Grossraum Zürich (Wehntal, Kempthal) werden Massnahmen zur Leistungssteigerung finanziert. 13 Millionen kommen dem Güterverkehr zugute (Ausbauten in Chavornay und Rothenburg; Vorprojekt und Planaufgabe für den Gateway Limmattal).

Die zusätzlichen Mittel werden gleichmässig auf beide Jahre aufgeteilt. Für 2011 wird der Bundesrat einen Nachtragskredit in Höhe von 70 Millionen Franken beantragen. Für 2012 wird derselbe Betrag im Rahmen des Voranschlags berücksichtigt. Das Geld soll über eine niedrigere Einlage in den FinöV-Fonds kompensiert werden. (bav)