

Elektrifizierung der Hochrheinlinie: Es geht voran

Die vom Bundesland Baden-Württemberg und dem Kanton Schaffhausen angestrebte Elektrifizierung der Bahnstrecke Basel Bad Bf – Waldshut – Schaffhausen ist einen Schritt nähergerückt: Die beiden Partner haben am 5. Mai eine Planungsvereinbarung im Umfang von 4,2 Millionen Franken unterzeichnet. Die Baukosten werden auf 140 Millionen Franken geschätzt. Für den Abschnitt von Erzingen bis Schaffhausen liegt bereits das Bauprojekt vor, und das Genehmigungsverfahren läuft. Die Kosten für diesen auf Schweizer Gebiet gelegenen Streckenteil, geschätzte 35 Millionen Franken, übernehmen die Eidgenossenschaft und der Kanton Schaffhausen. Für den Herbst steht im Kanton Schaffhausen eine Volksabstimmung an. Bis Dezember 2016 soll die Strecke von Basel bis nach Schaffhausen durchgehend elektrifiziert sein. Das setzt voraus, dass es den Beteiligten und der Deutschen Bahn als Eigentümerin der Strecke gelingt, die Finanzierung der weiteren Planungen und vor al-

lem der Baukosten sicherzustellen. Ein elektrischer Betrieb von Basel bis Schaffhausen würde zwischen Basel und Singen und darüber hinaus den Einsatz einer homogenen Fahrzeugflotte ermöglichen. Das Land Baden-Württemberg und der Kanton Schaffhausen versprechen sich von dem Projekt deshalb auch einen effizienteren Mitteleinsatz. Dieser Effekt könnte noch stärker zum Tragen kommen, wenn weitere Elektrifizierungsvorhaben in der Region umgesetzt würden (Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau, Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen). (pd/mr)

Wieder 13 Flirt für die SBB

Die SBB beschaffen für 128 Millionen Franken weitere Regionalzüge des Typs Flirt. Sieben Einheiten sind für den Regionalverkehr Olten – Biel bestimmt, vier für die RE Olten – Luzern – Sursee, einer als Verstärkung der S18 Luzern – Sursee und ein weiterer als betriebliche und technische Reserve. Ausgeliefert werden die 13 Züge zwischen Ende 2012 und Ende 2013. (sbb)

Erster TPF-Flirt

In Bussnang wurde Anfang Mai der erste Flirt für die Transports Publics Fribourgeois (TPF) fertiggestellt. Derweil haben auf der TPF-Linie Romont – Bulle die Umbauarbeiten für den geplanten Expressbetrieb bereits begonnen. Am 29. Mai endet auf der Strecke der Zugverkehr für sechseinhalb Monate; in dieser Zeit werden die Stationen Vuisternens-devant-Romont, Sâles und Vaulruz-Nord den künftigen Bedürfnissen angepasst und für Zugkreuzungen hergerichtet. Die Bahnhöfe erhalten neue Stellwerke und neue Signale des Typs N.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember sollen auf der Strecke Bulle – Romont – Fribourg halbstündlich Regio-Express-Züge der TPF fahren; hierfür werden die neuen Flirt benötigt. Sie lösen die bisherigen, via Autobahn verkehrenden Schnellbusse ab. Eine stündliche Weiterführung der Züge nach Bern ist geplant. Zwischen Bulle und Romont werden die RE keine Zwischenhalte bedienen; Busse übernehmen diese Aufgaben, allerdings mit deutlich längeren Fahrzeiten. (gmü/mr)



Tram zum CERN

Das Anfang der 1920er Jahre noch 120 km lange Genfer Tramnetz schrumpfte bis 1969 auf 8 km. Seit 1987 wird es laufend erweitert. Nun erreicht es wieder gut 23 km. Die jüngste Erweiterung ging am 30. April 2011 in Betrieb, die Strecke Jardin-Alpin – CERN. Dieser Abschnitt bildet die dritte und letzte Etappe der Strecke vom Bahnhof Cornavin zum nahe der französischen Grenze gelegenen Forschungszentrum. Bereits im Dezember 2007 war die erste Etappe von Cornavin nach Avanchet eröffnet worden; 2009 folgte die Fortsetzung Avanchet – Jardin-Alpin – Meyrin-Gravière. Die beiden ersten Etappen umfassen zusammen 6,5 km, die nun eröffnete dritte Etappe 2,5 km. Deren Baukosten lagen bei 170 Millionen Franken. 70 Millionen kostete allein der 565 Meter lange Strassentunnel unter dem Dorfkern von Meyrin hindurch.

Der neue Streckenabschnitt verläuft in einer geraden Ausfallstrasse mit fünf neuen Haltestellen in Seiten- oder Mittellage. Die Station CERN ist als Stumpfendstelle mit einem Abstellgleis gestaltet und baulich so vorbereitet, dass eine Verlängerung über die nahe Landesgrenze hinweg nach Saint-Genis gut möglich ist. Die ganze Strecke ist eigentrasseiert, ausser im Dorfkern von Meyrin. Dort wird die Strasse durch den erwähnten Tunnel vom Durchgangsverkehr entlastet. Zwei Verkehrskreisel werden signalgesichert in gerader Linie durchfahren.

Die nächsten Streckenerweiterungen im Genfer Tramnetz folgen bereits im Dezember: In der Innenstadt geht eine zweite Rhône-Überquerung zwischen Cornavin und Bel-Air in Betrieb, wozu eine neue Brücke erstellt wird. Dazu kommt die 5,5 km lange Erweiterung in den Westen der Stadt, ab Bel-Air über



Oben: Der nahezu fertiggestellte RABe 527 191 für die TPF in der Station Bussnang (Foto: Ch. Fraenknecht, 2. Mai 2011).

Unten: Der Übergang vom Eigentrassee zur gemischten Verkehrsführung in Meyrin. Der Transitverkehr passiert den Dorfkern im Strassentunnel, dessen Rampen auf dem Bild zu sehen sind (Foto: J. Lüthard, 30. April 2011).



A 3/5 705 und JS A 35 mit dem Dampfzug von „Steam Adventure Tours“ am Thurkanal in Bürglen (Foto: R. Kaufmann, 30. April 2011).

Lancy und Onex nach Bernex. Mehrere weitere Strecken sind in Planung, darunter vier grenzüberschreitende Strecken. (lüt)

Dampfspektakel im Osten

In Zusammenarbeit mit SBB Historic führte der Veranstalter „Steam Adventure Tours“ am 30. April eine Fahrt mit den beiden Dampflokomotiven A 3/5 705 und Eb 2/4 35 (JS 35 / SBB 5469) durch. Ziel war es, einen möglichst stilschönen Zug aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg anzubieten. So waren Zwei-, Drei- und Vierachser der ersten, zweiten und dritten Klasse eingereiht. Auch Speise- und Postwagen fehlten nicht. Die Organisatoren holten sogar den roten Z 223 aus der Rotonde Delémont, der wohl seit Jahrzehnten nicht mehr unterwegs gewesen war. Die Rundfahrt führte von Zürich über Winterthur – Etwilen – Kreuzlingen nach Romanshorn und zurück über St. Gallen nach Zürich.

Ab Zürich HB fuhr der Zug in folgender Zusammensetzung über Winterthur nach Etwilen: A 3/5 705, Z 223, F3 18275 (alle SBB Historic), WR 426 (ehemals Dr4ü 10210 SSG, später SBB), AB 2856, BC 5043 (beide SBB Historic), C 5820 „Appenzeller Stube“ (Eurovapor Sulgen), C 6138, C 8395 (beide SBB Historic), C 6075 und C 6109 (beide DVZO). Ab Etwilen nach Romanshorn leistete die Eb 2/4 Vorspanndienst; weiter über Gossau nach St. Gallen fungierte sie als Schiebelokomotive. (kauf)

Preismassnahmen 2012

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember werden Bahnreisen insbesondere in der ersten Klasse teurer: Der Preis für Einzelbillette steigt um durchschnittlich 3 %, während sich in der zweiten Klasse nichts ändert. Bislang kostet ein Erstklassbillett das 1,65fache eines Zweitklassbilletts; neu wird es das 1,7fache sein. SBB und VöV begründen die Anhebung des Preisbildungsfaktors mit dem schlechten Kostendeckungsgrad der ersten Klasse; ausserdem profitierten die Kunden der ersten Klasse von zusätzlichen Dienstleistungen – genannt werden der gebührenfreie Geldwechsel, Vergünstigungen bei Mietvelos und Mietautos sowie „freier Zutritt in die Lounges“ (bislang gibt es zwar nur eine einzige in Zürich HB). Nicht erwähnt wird, dass im Regionalverkehr der Sitzkomfort klar abgenommen hat, indem die Sitzanordnung 2+2 vielerorts auch in der ersten Klasse zum Standard erhoben wurde.

Das GA erster Klasse kostet neu 5350 statt 5150 Franken und wird somit um 3,9 % teurer. In der zweiten Klasse steigt der Preis von 3300 auf 3350 Franken (+ 1,5 %). Der Preis des nur an Jugendliche verkauften Abonnements „Gleis 7“ wird nach Jahren der Preisstabilität von 99 auf 129 Franken angehoben. Erneut grosse Aufschläge gibt es bei der „Tageskarte Gemeinde“, deren Preise in den letzten Jahren schon stark erhöht wurden. Die Gemeinden müssen neu 12 300 Franken auf den Tisch blättern, 1000 Franken oder 8,8 % mehr als bisher. Dafür verzichten die Transportunternehmen entgegen früheren Absichten auf zeitliche Einschränkungen bei der Gültigkeit.

Der Transport von Reisegepäck wird ab Dezember 2 bis 3 Franken mehr kosten, dafür ist eine Transportversicherung im Preis enthalten. Bei der Rückgabe von Billetten und Abonnementen wird neu in jedem Fall ein Selbstbehalt verrechnet. Er beträgt je nach Fall 10, 20 oder 30 Franken. (mr)

Depot Hochdorf wird renoviert

Der „Verein Historische Seetalbahn“ hat in den letzten Jahren die Renovation des Lokomotivdepots in Hochdorf vorbereitet. Das rund 900 m² grosse, vor 101 Jahren erbaute Gebäude steht unter Denkmalschutz und gehört seit 2008 dem Verein. Gut zwei Drittel der für die Renovation benötigten 750 000 Franken stehen mittlerweile zur Verfügung. Im April konnte das Baugerüst aufgestellt werden. Während fünf Monaten werden Fachleute die Aussenhülle sanieren.

Gleichzeitig mit dem Wiedereinbau des dritten Gleises entsteht eine neue Unterhaltungsgruppe mit einer grosszügigen Werkstatt. Ab August 2011 erhalten die kulturhistorisch wertvollen Fahrzeuge eine dauerhafte Bleibe am ursprünglichen Standort. Für den 3. September 2011 ist ein Eröffnungsfest geplant.

Die Lokomotiv- und Wagenremise in Hochdorf wurde 1910 durch die damals noch eigenständige Seetalbahn erstellt. Sie ersetzte eine 1882 erbaute Remise, die einem Brand zum Opfer gefallen war. Im Jahr 1924 folgte die Übernahme durch die SBB und bald danach die Verlegung der Aufgaben nach Luzern. Bis in die 1990er Jahre blieb das Gebäude noch als Werkstätte für den Reinigungsdienst in Betrieb. (pd)