

## Zweites ZEB-Paket genehmigt

Der Bundesrat hat im Rahmen des Projektes „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) die zweite Vereinbarung zwischen Bund und SBB gutgeheissen. Sie umfasst elf Massnahmen mit einem Volumen von 790 Millionen Franken (857 Millionen inklusive Finanzierungsanteile über Leistungsvereinbarung und Dritte). Den weitaus grössten Teil der Mittel, nämlich 671 Millionen Franken, beansprucht der Bau des Eppenbergtunnels, mit dem die Strecke Olten – Aarau auf durchgehend vier Gleise ausgebaut wird. Ziel ist es, auf der Strecke Bern – Zürich in den Hauptverkehrszeiten vier IC-Züge pro Stunde und Richtung verkehren zu lassen.

Die weiteren Massnahmen des zweiten ZEB-Pakets im Überblick (Kosten jeweils in Millionen Franken): Verkürzung der Zugfolgezeit Steinen – Schwyz (10,4) und Gümligen – Thun (16,2), verbesserte Energieversorgung Cadenazzo – Luino (5,9), Leistungssteigerung Knoten Bern (9,9), Doppelspur Freudenberg – Rotkreuz (30,1), Spurwechsel Winterthur Schwalmenacker (32,0), Profilerweiterung Weinfelden – Kehlhof für Doppelstockzüge (0,8), Verkürzung der Zugfolgezeit Neuhausen – Schaffhausen und neuer Spurwechsel (4,0), Bau zweier mobiler Blindleistungskompensationsanlagen in Schaffhausen (9,9). (bav/mr)

## Neue Haltestellen am Jurasüdfuss

In Solothurn erstellen die SBB im Auftrag des Kantons Solothurn bei der Personenunterführung Brühlgraben/Allmendstrasse die neue Haltestelle „Solothurn Brühl“ mit zwei 160 Meter langen Aussenperrons, Treppen und Rampen. Die bestehende Personenunterführung wird aufgefrischt. Die Stadt Solothurn baut zudem eine neue Bushaltestelle mit Wendeschleife für die Linie 6 des Busbetriebs Solothurn und Umgebung. Trotz bereits vorhandener Unterführung kostet der Bau der Haltestelle knapp 9,9 Millionen Franken, die 700 000 Franken für die Bushaltestelle nicht eingerechnet.

In Bellach entsteht ab Frühling 2013 eine neue, zentral gelegene Haltestelle im Grederhof-Quartier, die im Dezember 2013

die bestehende Haltestelle am westlichen Dorfrand ablösen wird. Hierfür sind 10,8 Millionen Franken veranschlagt. Drei Fünftel der Kosten für die beiden Projekte übernehmen der Kanton Solothurn beziehungsweise die Gemeinden, zwei Fünftel der Bund über sein Agglomerationsprogramm.

Zwischen Biel Mett und Pieterlen entsteht bis Dezember 2013 mit „Biel Bözingenfeld“ eine weitere neue Haltestelle an der Jura-fusslinie. Dank dem Einsatz von Flirt-Zügen mit hohem Beschleunigungs- und Bremsvermögen werden sich die Fahrzeiten im Regionalverkehr trotz der beiden zusätzlichen Halte nicht verlängern. (sbb/mr)

## Vorwärts beim Vier-Meter-Korridor

Der Bundesrat will den Ausbau der Achse Basel – Gotthard – Chiasso /– Luino für den Transport von Vier-Meter-Sattelaufliegern über den Finöv-Fonds und den ab 2017 zur Verfügung stehenden Bahninfrastruktur-fonds finanzieren. Grösste Einzelmassnahme der Vorlage ist der Neubau des Bözbergtunnels im Kanton Aargau. Daneben müssen verschiedene kürzere Tunnel ausgebaut sowie Perrondächer, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen angepasst werden. Vom Vier-Meter-Korridor profitiert auch der Personenverkehr, da der Ausbau den Einsatz von Doppelstockzügen ermöglicht.

Seinen vollen Nutzen für den Güterverkehr kann das Projekt nur dann entfalten, wenn es auf italienischer Seite fortgesetzt wird. Deshalb plant der Bundesrat, die nötigen Profilausbauten auf den Strecken Chiasso – Milano sowie von Ranzo über Luino nach Gallarate mit einer Vorfinanzierung zu fördern, wie dies vom Parlament gewünscht wird. Er möchte mit dem italienischen Verkehrsministerium eine Absichtserklärung abschliessen, die auch die Schaffung zusätzlicher Terminal-Kapazitäten im Raum Mailand regeln soll.

Die geplanten Massnahmen kosten rund 940 Millionen Franken, inklusive Vorfinanzierung der Arbeiten in Italien im Umfang von rund 230 Millionen Franken. Nach derzeitigem Stand reichen die verfügbaren Mittel der beiden Fonds knapp aus, um neben den

bereits beschlossenen Projekten (Neat, ZEB) und den mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) geplanten Ausbauten auch den Vier-Meter-Korridor zu finanzieren. Voraussetzung ist, dass das Parlament den im Rahmen der FABI-Vorlage geplanten Ausbauschritt 2025 von dreieinhalb auf sechs Milliarden Franken erhöht und dies mit einer Zusatzfinanzierung absichert, wie es sich aufgrund der bisherigen Diskussionen abzeichnet.

Die Detailplanungen, die die SBB im Auftrag des Bundes vom Vier-Meter-Korridor vornehmen, sind noch nicht abgeschlossen. Der Bundesrat unterbreitet seine Vorlage bereits jetzt, damit bis 2014 eine Finanzierungslösung vorliegt. Ziel ist es, den Vier-Meter-Korridor im Jahr 2020, also kurz nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, in Betrieb zu nehmen. (bav)

## Michel neuer KÖV-Präsident

Der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel ist neuer Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV). Sein Nachfolger als Vorsitzender der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs wird der Obwaldner Regierungsrat Niklaus Bleiker. (pd)

## Lugano: Tram einen Schritt weiter

Das Tessiner Kantonsparlament hat einen Kredit von 7 Millionen Franken gutgeheissen, mit dem eine Machbarkeitsstudie für den Hauptabschnitt des geplanten Tramnetzes in Lugano finanziert werden soll. Geplant ist, in einer ersten Etappe eine Strecke vom Stadtzentrum über den Bahnhof (mit einer unterirdischen Haltestelle) nach Bioggio und Manno zu bauen. Die Meterspurbahn Lugano – Ponte Tresa (FLP) soll in das Tramnetz eingebunden werden. Ein Baubeginn ist 2016, die Inbetriebnahme 2023 denkbar; die Kosten werden auf 270 Millionen Franken geschätzt. (sda)

## Abschied vom WSB-Orange

Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) hat ihre beiden letzten orangen Altbau-Pendelzüge, bestehend aus den Triebwagen Be 4/4 10 und 13 sowie den Steuerwagen Bdt 81 und 84, ausrangiert. Sie wurden zuletzt als Doppelpendelzug eingesetzt und waren die einzige Komposition ohne Plätze erster Klasse. Nach dem Umbau von eigenen sowie von der BDWM übernommenen Triebwagen Be 4/8 zu ABe 4/8 ist die WSB nun in der Lage, in allen Zügen auch ein Abteil erster Klasse anzubieten. (esu)

## Von St. Moritz nach Zermatt via Furka-Bergstrecke

Als 1982 der Furka-Basistunnel in Betrieb ging und gleichzeitig die Strecke über den Pass geschlossen wurde, glaubte wohl niemand ernsthaft daran, dass je wieder durchgehende Züge über den Pass verkehren würden. Dank des langjährigen Engagements des Vereins Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) ist dies seit 2010 grundsätzlich wieder möglich. Es dauerte aber bis zum 4. September 2012, bis der erste Zug von

Der ausrangierte WSB-Doppelpendelzug stand im Juli 2012 während einigen Tagen in Oberentfelden. Der Triebwagen Be 4/4 10 wurde inzwischen abgebrochen (Foto: E. Suter).



St. Moritz über die Furka-Bergstrecke nach Zermatt rollte.

Zwei B mit Mitteleinstieg und ein AB der MGB sowie ein Speisewagen der RhB bildeten die Grundkomposition des „Swiss Alps Classic Express“. Von St. Moritz bis Disentis wurde die Wagengruppe regulären Zügen mitgegeben. Dort kam für die Fahrt über den Oberalppass der offene Aussichtswagen der MGB dazu, und es ging als Extrazug hinter der HGe 4/4 36 weiter über Andermatt nach Realp. Die Lokomotive fuhr anschliessend mit dem Speisewagen durch den Basistunnel; die übrigen Wagen wurden von der HGm 4/4 61 über die Furka-Bergstrecke gezogen. In Oberwald übernahm erneut die HGe 4/4 36 den Zug bis Brig, wo der Aussichts- und der Speisewagen abgehängt wurden. Nach gut zwölf Stunden erreichten die drei durchlaufenden Wagen pünktlich Zermatt.

Umfangreiche Abklärungen waren der Reise vorangegangen, da nur noch relativ wenige MGB-Wagen über die Furka-Bergstrecke verkehren können. Organisiert wurde die Fahrt von einem deutschen Veranstalter; auch fast alle der gut 70 Teilnehmer kamen aus Deutschland. (lüt)



### Umbau in Rigi Kaltbad beendet

Wegen des Neubaus der Stationsanlage Rigi Kaltbad war die Strecke Vitznau – Rigi Kulm vom 20. August bis zum 28. September nicht durchgehend befahrbar; die Züge fielen zwischen Romiti Felsentor und Rigi Staffelhöhe aus. Während der Bauphase waren einige interessante Kompositionen im Einsatz. So pendelte zwischen Rigi Staffelhöhe und Rigi Kulm ein Triebwagen der Vitznau – Rigi-Bahn (VRB), der morgens jeweils als Extrazug von Arth-Goldau nach Rigi Kulm zugeführt wurde. Auch auf dem unteren Streckenabschnitt der VRB war für die Personenzüge ein einzelner Triebwagen im Dienst; ein weiterer Bhe 2/4 sowie der BDhe 4/4 5 standen in Vitznau jeweils für die regen Gütertransporte nach Rigi Kaltbad in Bereitschaft. (fsch)

### 150 Jahre Bern – Lausanne

Am 4. September 1862 wurde wenige Kilometer östlich von Fribourg der Grandfey-Viadukt als erste Bahnverbindung zwischen der Deutsch- und Westschweiz in Betrieb genommen. Die rund 350 Meter lange und 80 Meter hohe Brücke über die Saane war eine der Voraussetzungen, um den durchgehenden Bahnbetrieb auf der Strecke Bern – Fribourg – Lausanne aufzunehmen. Mit einer Feier am 28. August und Dampffahrten am ersten September-Wochenende beginnen die SBB das Jubiläum. (sbb)



Oben: HGm 4/4 61 mit dem aus AB 2121, B 2267, B 2271 und B 2226 bestehenden „Swiss Alps Classic Express“ kurz nach Realp (Foto: U. Jossi, 4. September 2012).

Mitte: Als Extrazug aus Arth-Goldau hat der Bhe 2/4 4, der für den Pendelverkehr zwischen Staffelhöhe und Rigi Kulm eingeteilt ist, oberhalb der Station Rigi Staffel angehalten, um nach einem Richtungswechsel auf das VRB-Gleis umzusetzen (Foto: F. Scheeder, 10. September 2012).

Unten: Die aus dem Jahr 1917 stammende C 5/6 2978 mit vier Wagen der SBB-Historic-Komposition „Schnellzug 1930“ auf der Fahrt von Lausanne nach Bern bei Grandvaux (Foto: A. Schmutz, 2. September 2012).

