

BLS will Regional- und Autozugverkehr am Simplon übernehmen

Die BLS prüft derzeit verschiedene Varianten, um ihre „Lötschberger“-Züge besser auszulasten. Derzeit verpassen Reisende, die in Brig ankommen, den Anschluss Richtung Goms um wenige Minuten. Das liesse sich verhindern, wenn die von Spiez kommenden Doppelkompositionen in Goppenstein getrennt und die vordere Einheit ohne Halt nach Brig fahren würde. Allerdings fielen so erheblich höhere Personal- und Trassenkosten an. Für die BLS ist deshalb auch denkbar, die fehlenden Minuten durch eine Straffung des Fahrplans zu gewinnen. Umsetzen liessen sich die Änderungen, die für die Leistungsbesteller in jedem Fall kostenneutral sein sollen, frühestens im Dezember 2013, vermutlich aber erst ein Jahr später.

Darüber hinaus möchte die BLS von den SBB den Autozug- und Regionalverkehr auf der Strecke Brig – Iselle – Domodossola übernehmen und ausbauen. Gedacht wird an einen Regionalzug-Stundentakt Brig – Domodossola mittels Verlängerung der Lötschberger-Züge Bern – Brig. Potential sieht die BLS unter

anderem bei wintersportbegeisterten Norditalienern, die zum Skifahren ins Lötschental reisen. Gegenwärtig fahren zwischen Brig und Domodossola nur wenige durchgehende Regionalzüge, hauptsächlich für Berufspendler; ansonsten gibt es die EC-Züge sowie die kombinierten Autotransport-/Regionalzüge Brig – Iselle mit (meist schlechtem) Busanschluss nach Varzo, Preglia und Domodossola. Derzeit führt die BLS Gespräche mit dem Kanton Wallis und der norditalienischen Provinz Verbano – Cusio – Ossola.

Bei den SBB werden die Pläne der BLS keine Begeisterung auslösen, zumal sie für die Strecke Brig – Domodossola eigene Pläne haben: Die im Wallis verkehrenden Regionalzüge sollen mittelfristig nach Domodossola durchgebunden werden. Erst kürzlich bot Regionalalps Extrazüge ab Monthey und Sierre nach Domodossola für Marktbesucher an.

Eine entscheidende Rolle wird bei der Festlegung des künftigen Betriebskonzepts dem Kanton Wallis zukommen, der die BLS-Pläne

offenbar unterstützt. Beim Bundesamt für Verkehr (BAV) weist man darauf hin, dass bislang keine Anfrage für einen Wechsel des Transportunternehmens und/oder ein neues Betriebskonzept vorliege. Die BLS und der Kanton Wallis haben allerdings eine Verfügung, mit der das Amt den SBB die Betriebskonzession für den Abschnitt Brig – Iselle ab 9. Dezember 2012 für weitere fünf Jahre zusprach, beim Bundesverwaltungsgericht angefochten. Beide Parteien hatten eine kürzere Konzessionsdauer gewünscht.

Klar ist, dass jegliche Angebotsausbauten erst nach Abschluss der Simplontunnel-Sanierung möglich sind, also frühestens Ende 2015. Bis dahin gibt es keine Kapazität für zusätzliche Züge. Das BAV weist ausserdem explizit darauf hin, dass sich der Bund in den nächsten Jahren aus finanziellen Gründen nur sehr restriktiv an Angebotsausbauten im Regionalverkehr beteiligen wird. Andererseits stehen für das Projekt „Simplon“ laut BLS 580 000 Euro an EU-Fördermitteln zur Verfügung. (mr)

St. Galler DML aufgegleist – Unklarheiten beim Rollmaterial

Nachdem auch die Landsgemeinde des Kantons Appenzell Innerrhoden dem Kredit für die Schaffung der Durchmesserlinie Appenzell – St. Gallen – Trogen zugestimmt hat, ist die Realisierung des Projekts gesichert. Im Frühling 2014 sollen die ersten Bauarbeiten beginnen, so dass eine Inbetriebnahme auf Dezember 2016 realistisch scheint. In den Kosten von 90 Millionen Franken nicht enthalten ist die Beschaffung des benötigten neuen Rollmaterials – und gerade hier gibt es noch etliche Herausforderungen zu bewältigen.

Mit der Durchmesserlinie (DML) kann das bislang zwischen St. Gallen, Gais und Appenzell eingesetzte Rollmaterial nicht mehr verwendet werden, da auf der TB-Strecke nur 2,40 Meter breite Züge zugelassen sind. Folglich gilt diese Einschränkung in Zukunft auch für die Strecke St. Gallen – Gais – Appenzell (SGA), wo bislang 2,65 Meter breite Fahrzeuge verkehren. Die Appenzeller Bahnen (AB) haben deshalb unlängst die Lieferung von fünf bis sieben neuen Triebzügen ausgeschrieben, mit Optionen für bis zu acht weitere Fahrzeuge.

Für das geplante Angebot mit teilweisem Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Trogen – St. Gallen – Teufen werden sieben neue Züge benötigt. Das Bundesamt für Verkehr will aber nur fünf Züge über die Abgeltungen mitfinanzieren, da der Bund bekanntlich bis auf weiteres keine Angebotsausbauten mehr unterstützt. Dass deshalb mit Bundesgeld finanzierte Infrastrukturprojekte ihren Nutzen nicht oder nur teilweise entfalten können, scheint keine Rolle zu spielen. Man spekuliert darauf, dass die Kantone in die Bresche springen.

Verlangt werden in der Ausschreibung also 2,4 Meter breite und 50 Meter lange Triebzüge. Die Appenzeller Bahnen (AB) hoffen auf mindestens drei Offerten, nämlich von

Stadler, Bombardier und der spanischen CAF, die sich in Vorgesprächen offenbar sehr interessiert zeigte. Es wäre allerdings eine grosse Überraschung, wenn der Auftrag nicht an den im Meterspurbereich erfahrenen Ostschweizer Hersteller ginge, zumal die Strecke nach Trogen mit ihren engen Kurvenradien als äusserst anspruchsvoll gilt.

Die neuen Züge bilden zusammen mit den fünf vorhandenen Be 4/8 eine Flotte von zehn bis zwölf Niederflurzügen. Die 2004 und 2008 für die Trogenerlinie gelieferten dreiteiligen Fahrzeuge eignen sich aber für den DML-Betrieb nur beschränkt: Sie sind mit 37 Meter zu kurz, weshalb ein vierter Wagen eingefügt werden müsste. Statt der Klapptritte sind Schiebetritte nötig, um auf der SGA-Linie den Spalt zum Perron zu überbrücken, was einen aufwendigen Umbau des Türbereichs nach sich zieht. Unabhängig sind auch die Anpassung für den Betrieb mit höherer Fahrleitungsspannung (neu 1500 V statt 1000 V auf dem TB-Ast; in der St. Galler Innenstadt bleibt es bei 600 V) und der Einbau eines Abteils erster Klasse. Hinzu kommt noch, dass die beiden zuerst gelieferten Be 4/8 31 und 32 noch nicht einmal über Klimaanlage verfügen.

Am liebsten würden die AB die fünf Be 4/8 deshalb verkaufen und dafür mehr neue Züge beschaffen. Mit einer grösseren Stückzahl liesse sich wohl auch ein günstigerer Preis erzielen. Denkbar ist das aber nur, wenn ein Käufer für die neun beziehungsweise fünf Jahre alten Fahrzeuge einen Preis etwa in der Höhe des Buchwerts bezahlen würde. Erste Kontakte gibt es zur österreichischen Stern & Hafferl, die in nächster Zeit moderne Niederflurzüge beschaffen will.

Alle älteren TB-Fahrzeuge können nach der Spannungsumstellung nicht mehr verwendet werden. Auf die verbliebenen BDe 4/8

22 und 23 wartet die Südtiroler Rittnerbahn sehnlichst. Eventuell werden auch drei bis fünf SGA-Zahnradzüge die Schweiz verlassen. Für diese interessiert sich die Tiroler Achenseebahn, die elektrifiziert und verlängert werden soll. Zur Disposition stehen voraussichtlich die Triebwagen BDeh 4/4 11 – 15, die Zwischenwagen B 291 – 294 und die Steuerwagen ABT 111 – 115, aus denen sich dreiteilige Züge mit 134 Sitzplätzen bilden lassen.

Die beschriebenen Probleme lassen Fragen nach der Zweckmässigkeit des St. Galler DML-Projekts aufkommen. Dass auf der Strecke St. Gallen – Appenzell in Zukunft nur noch schmale Tramzüge statt vollwertiger Meterspurfahrzeuge fahren, ist ein hoher Preis für eine Durchbindung, die nur einer Minderheit der Reisenden etwas bringt. Der umgekehrte Ansatz, eine Profilerweiterung des Trogener Astes, wurde offenbar nicht ernsthaft geprüft, da man davon ausging, dass dies ohnehin zu teuer wäre. Die Ausdehnung des TB-Sonderprofils auf den SGA-Ast schafft eine neue Trennung zur Strecke Gossau – Appenzell – Wasserzungen. Deren Rollmaterial muss übrigens den SGA-Abschnitt Appenzell – Gais weiterhin befahren können, um die dortige Werkstätte zu erreichen.

Bedenklich ist auch, dass mit dem neuen Betriebskonzept die Züge zwischen Appenzell und St. Gallen in den Spitzenzeiten deutlich weniger Kapazität aufweisen werden als heute. Der dichtere Takt soll es richten, doch nimmt man Stehplätze bewusst in Kauf. Doppeltraktionen sind ausgeschlossen, da im St. Galler Stadtbereich die Zuglänge auf 50 Meter beschränkt ist. Der Einbau von Kupplungen soll immerhin vorbereitet werden, damit langfristig doch die Option besteht, längere Kompositionen zu führen. (lüt/mr)