

## INHALT

Berichte Schweiz	538
Die Innotrans 2014 in Berlin	550
Korridorstrassen im Nord – Süd-Verkehr	559
4-Meter-Korridor für die Gotthardachse	560
42. Tagung „Moderne Schienenfahrzeuge“	563
Berichte international	566
Neue Schlafwagen für die Nachtzüge London – Schottland	576
Transrun-Projekt vor Neuauflage?	577
De 6/6 15301 mit ZUB und ETM	577
Rätselhafter Streckenunterbruch Bern – Zürich	578
Zwei Lokomotiven für schwere Züge auf der Durchmesserlinie	579
Fehlende „Crocodiles“: Keine Warnung zwischen Genève und La Plaine	580
Fahrzeugschau zur Betriebsumstellung Genève – Bellegarde	581
Bauarbeiten behindern den Verkehr auf SBB-Hauptstrecken	582
Tram-Probefahrten nach Weil am Rhein	584
Projekt Trans Golden Pass immer noch blockiert	585
Neues Güterumschlagzentrum im Neuenburger Jura	586
Inbetriebnahme der ehemaligen FW-Triebwagen bei den CJ	586

## TITELBILD

Der TGV POS 4418, der am 20. September bei einem Zwischenfall westlich von Aarau beschädigt worden war, stand danach tagelang in Olten Hammer (Foto: M. Gerosa, 22. September 2014).

## SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE

ISSN: 1022-7113  
 Verlag: Minirex AG  
 Maihofstrasse 63  
 CH-6002 Luzern  
 Telefon Bestellungen: 041-429 70 70  
 Telefon Redaktion: 041-429 70 90  
 Telefax Bestellungen: 041-429 70 77  
 Telefax Redaktion: 041-429 70 99  
 Internet: www.minirex.ch  
 E-Mail für Redaktion: redaktion@minirex.ch  
 E-Mail für Bestellungen: verkauf@minirex.ch  
 Redaktion: Walter von Andrian  
 Mathias Rellstab  
 Ralph Pringsheim  
 Philipp Wyss  
 Auslieferung: Ueli Reinhard  
 Satz: Walter Odermatt  
 Franco Saxer  
 Heidi Arnold  
 Nationalvertrieb für den deutschen Zeitschriftenhandel: Omnia-Vertrieb GmbH  
 Erscheinungsweise 2014: monatlich (11 Hefte)  
 Jahresabonnement 2014 (11 Hefte inklusive Porto): Schweiz SFr. 153.80, übrige Länder auf Anfrage

Abonnementsbestellungen mittels Brief, Postkarte, Fax oder E-Mail an die Verlagsadresse. **Bitte keine Vorauszahlungen! Sie erhalten eine Rechnung!** Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein Jahr, sofern es nicht bis zum 15. Oktober des Lieferjahres gekündigt wird.

Alle Rechte, insbesondere auch der Übersetzung, vorbehalten. Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge geben in erster Linie die Meinung des Verfassers wieder. Für unverlangt eingesendetes Material wird jegliche Haftung abgelehnt. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos ist nicht möglich.

## Berichte Schweiz

## RABe 535 statt EW III im Entlebuch

Die BLS wird in gut einem Jahr drei von vier EW-III-Kompositionen aus dem RE-Verkehr Bern – Langnau – Wohlen – Luzern abziehen. Statt dessen werden ab Dezember 2015 RABe 535 „Lötschberger“ eingesetzt, je nach Tageszeit einzeln, als Doppel- oder Dreifachgarnituren. In den Hauptverkehrszeiten stehen so leicht mehr Sitzplätze zur Verfügung.

Die neu im Emmental und Entlebuch benötigten Lötschberger werden hauptsächlich von der S5 Bern – Kerzers – Neuchâtel / Murten sowie von den HVZ-RE Zweisimmen – Spiez abgezogen. Die freiwerdenden EW-III-Pendelzüge werden die zweiseitlichen RE Interlaken Ost – Spiez – Zweisimmen sowie die bereits erwähnten HVZ-RE abdecken. Reisende auf der Golden-Pass-Verbindung reisen somit ab Dezember 2015 auch zwischen Interlaken und Zweisimmen in klimatisierten Wagen.

Die auf der S5 ab Dezember 2015 wegfallenden Lötschberger sollen durch dreiteilige Nina ersetzt werden; dafür wird voraussichtlich die S52 Bern – Kerzers (– Neuchâtel) auf RBDe-Pendelzüge umgestellt. Deren Trieb- und Steuerwagen kommen von den Golden-Pass-RE; sie werden mit einem B „Jumbo“ neu formiert. Da die Detailplanungen noch nicht gemacht sind, kann es noch zu Änderungen kommen.

Die BLS begründet den Abzug der EW-III-Züge aus Emmental und Entlebuch mit der ungenügenden Zuverlässigkeit: Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, wenn Zusatzmodule die Stammkompositionen ergänzen, komme es gehäuft zu Störungen. Als Ursache gilt die mehrfache Signalumsetzung vom Modul zum Pendelzug und weiter zur Lokomotive. Ein Anhängen des Moduls am Lokomotivende des Pendelzuges kommt nicht in Frage. Die Perrons an der von den SBB vor einigen Jahren modernisierten Linie sind zu kurz, wenn die Lokomotive innerhalb des Zuges läuft. Auf der neuen Einsatzstrecke dürften kaum Verstärkungen nötig sein. Ziel der BLS bleibt es, die EW-III-Züge bis etwa 2020 auszumustern und durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Die ursprünglich geplante Nachbestellung weiterer RABe 535 lässt sich wegen inzwischen geänderter Normen nicht verwirklichen (siehe SER 4/2014, S. 207). (bls/mr/an)

## Vorfiananzierung für Doppelspurabschnitt im Laufental?

Die Baselbieter Regierung möchte den Bau eines Doppelspurabschnitts auf der Strecke Basel – Laufen vorfinanzieren, um eine Angebotsverschlechterung beim Fernverkehr ab dem Jahr 2021 zu verhindern. Der Regierungsrat hat dem Landrat (Legislative) einen Projektierungskredit von 3,5 Millionen Franken beantragt, wobei knapp ein Drittel dieses Betrags die Nachbarkantone Basel-Stadt, Jura und Solothurn beisteuern sollen.

Umfangreiche Bauarbeiten im Raum Lausanne – Renens führen zwischen 2016 und 2025 unter anderem auf der Jurafusslinie zu Fahrplananpassungen. Nach Interventionen verschiedener Kantone haben SBB und BAV

ihre ursprüngliche Planung überarbeitet. Nun ist vorgesehen, die Fahrpläne der ICN Basel – Biel/Bienne – Lausanne / Genève erst ab dem Jahr 2021 um eine halbe Stunde zu verschieben. Damit bleibt mehr Zeit, um Massnahmen gegen die drohende Verschlechterung der Bahn- und Busanschlüsse in Basel, Laufen, Delémont und Biel zu treffen. Vorgesehen ist ein zweiter Zug pro Stunde zwischen Basel und Biel in der heutigen ICN-Fahrpläne. Dieser RE soll zusätzlich in Dornach-Arlesheim und eventuell in Zwingen halten. Andererseits würde die stündliche Verlängerung der S3 über Laufen hinaus nach Delémont und weiter in die Ajoie aufgegeben.

Um dieses Fahrplankonzept umzusetzen, braucht es ein zweites Gleis zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch. Die Nordwestschweizer Kantone wollen den Doppelspurabschnitt im FABI/STEP-Ausbauabschnitt 2030 unterbringen. Die bundesrätliche Botschaft hierzu soll 2016 an das Parlament überwiesen werden; mit der Verabschiedung ist aber erst 2019 zu rechnen. Die Kantone werden bereits in der zweiten Hälfte 2016 entscheiden müssen, ob sie nach der Projektierung auch den Bau des Doppelspurabschnitts vorfinanzieren, der nach derzeitiger Schätzung rund 130 Millionen Franken kosten wird. (mr)

## Bundesrat zur Gotthard-Bergstrecke

Der Bundesrat hat am 8. Oktober einen Bericht zur künftigen Nutzung der Gotthard-Bergstrecke verabschiedet. Das Fazit: Man will erst einmal abwarten, wie sich der Verkehr nach der Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel entwickeln wird. „Frühstens 2025“ könne man verbindliche Beschlüsse zur langfristigen Zukunft der Bergstrecke fällen, heisst es im Bericht. Auch eine Kandidatur für das Unesco-Welterbe dürfte bis dahin kein Thema sein. Hingegen sollen schon vorher „kostensenkende Massnahmen“ geprüft werden, weil der Unterhalt der Strecke sehr teuer ist und ab Ende 2016 ein grosser Teil des Verkehrs wegfallen wird. Der jährliche Aufwand für Unterhalt und Betriebsführung könnte von 48 Millionen auf etwa 30 Millionen Franken reduziert werden, schätzen die Verfasser des Berichts. Das 14seitige Dokument, das viele Fragen offenlässt, aber auch einige interessante Fakten liefert, ist auf www.minirex.ch, Rubrik „Aktuelles“, abrufbar. (mr)

## Stadler Altenrhein übernimmt Design &amp; Technik AG

Die Design & Technik AG, Altenrhein, wurde rückwirkend zum 1. Januar 2014 in die Stadler Altenrhein AG integriert. Das Unternehmen hatte sich auf die Konzeption von Wagenkästen und Inneneinrichtungen spezialisiert, wobei Stadler offenbar der Hauptauftraggeber war. Die beiden bisherigen Geschäftsführer haben nun bei Stadler Altenrhein die Leitung der Abteilungen „Strukturingineering“ und „Fahrzeugengineering“ übernommen. In Altenrhein beschäftigte die Design & Technik AG zuletzt 28 Mitarbeiter; dazu bestehen Zweigniederlassungen in Südostasien und Südamerika. (lüt/mr)