

Wattwil – Nesslau fährt die S2. Die neuen RE Konstanz – St. Gallen fahren zwischen Romanshorn und St. Gallen ohne Halt. Das Angebot zwischen Uznach und Rapperswil wird im Abschnitt zu den KBF 735/736 beschrieben.

**KBF 880 St. Gallen – Sargans (– Chur)**

Zwischen St. Gallen und Sargans wird das RE-Angebot zum Halbstundentakt verdichtet, die Fahrlage der bis Chur fahrenden Züge um eine halbe Stunde verschoben. Auf dem Abschnitt Sargans – Chur bilden die RE aus St. Gallen und Zürich ebenfalls einen Halbstundentakt. Reisende von St. Gallen in Richtung RhB-Albulastrecke müssen allerdings in Sargans und Chur umsteigen. Um die Trasse für den zweiten RE im Rheintal zu gewinnen, muss die S4 um fünf Minuten beschleunigt werden; dafür steht sie acht Minuten lang in Sargans.

Voraussetzung für den Ausbau sind zahlreiche Infrastruktur-Ausbauten, unter anderem die beiden Doppelspurabschnitte Oberriet – Oberriet Nord und Buchs SG – Sevelen, der Ausbau der Haltestelle Rüthi SG zur Kreuzungsstation und ein Umbau der nördlichen Einfahrt in den Rangierbahnhof Buchs SG. Um überdies die knappen Übergangszeiten von drei Minuten zwischen RE und IC in Sargans zu entschärfen, wäre ein Doppelspurabschnitt im Raum Altstätten SG oder eine anderweitige Fahrzeitkürzung erforderlich.

**KBF 900 Chur – Zürich**

Die IC Chur – Zürich fahren im Halbstundentakt, werden aber nicht mehr nach Basel durchgebunden. Die Ferienregion Graubünden verfügt damit nicht mehr über Direktverbindungen, die über Zürich hinausgehen. Die RE Chur – Zürich bedienen zwischen Sargans und Ziegelbrücke neben Walenstadt auch

Flums und Unterterzen. Zwischen Chur und Sargans ergibt sich zusammen mit den Rheintal-Zügen ein RE-Halbstundentakt. Die Wochenend-Verlängerungen der Zürcher S2 über Ziegelbrücke hinaus nach Unterterzen entfallen. (bav/fsch/mr)

**Literatur**

- [1] siehe www.minirex.ch, Rubrik „Aktuelles“.
- [2] Neuenburger Transrun-Projekt vor Neuauflage? Schweizer Eisenbahn-Revue 11/2014, S. 577.
- [3] Gotthardachse: Der mühsame Weg zum Zielkonzept 2020. Schweizer Eisenbahn-Revue 12/2013, S. 626 – 627.
- [4] Ausbauprogramm für den Aargauer Regionalverkehr. Schweizer Eisenbahn-Revue 5/2014, S. 250 – 254.
- [5] S-Bahn-Ausbau im Raum Rapperswil – Uznach – Ziegelbrücke. Kurzmeldung in Schweizer Eisenbahn-Revue 10/2014, S. 489.

## Zweikraftlokomotiven für TPC, MVR und MOB

Auf der Strecke Monthey – Champéry der Transports Publics du Chablais (TPC) wird bis Ende 2016 das Zahnstangensystem von Strub auf Abt (mit zwei Lamellen) umgebaut. Weiter wird die Fahrleitungsspannung auf der gesamten AOMC-Strecke von 950 V auf 1500 V erhöht. Danach werden die drei Meterstrecke ab Aigle weitgehend die gleichen Normalien aufweisen.

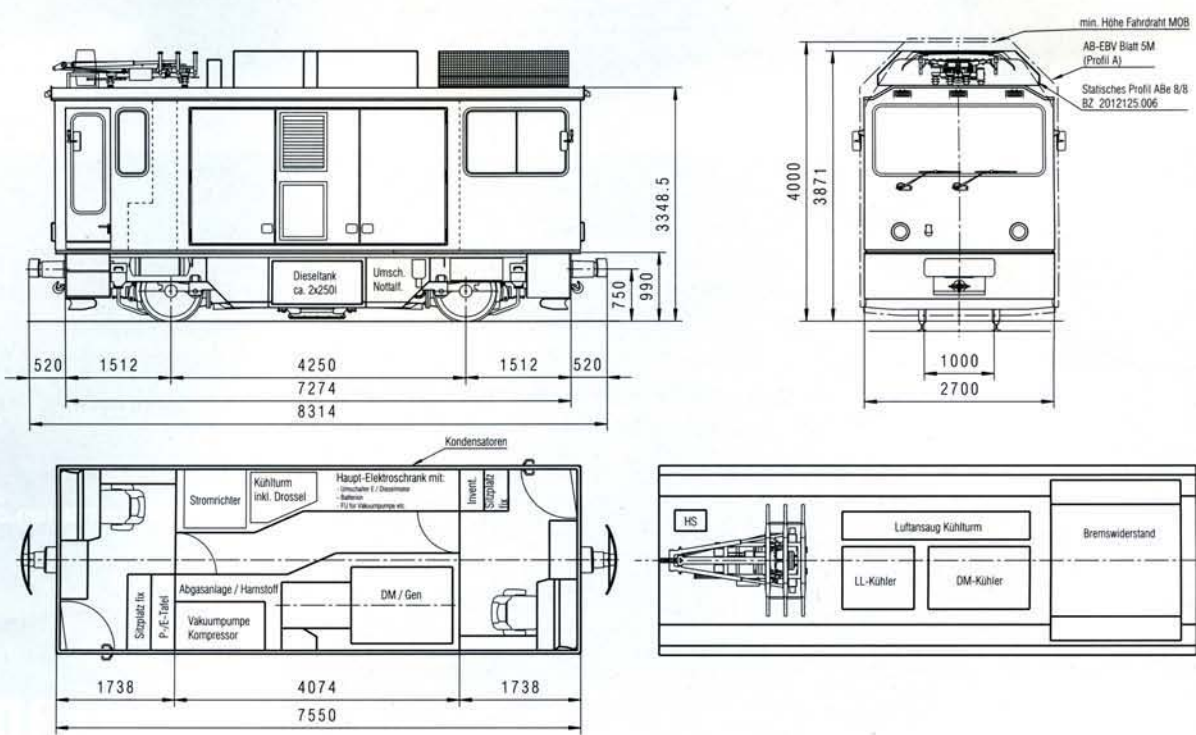
Im Zusammenhang mit dem Infrastruktur-Umbau liefert Stadler Rail sieben zweiteilige Niederflur-Gelenktriebwagen (A)Beh 2/6 an die TPC. Das Erstklassabteil wird bezüglich Sitz- und Fensterteiler vorbereitet, ansonsten aber erst später nachgerüstet. Vom vorhandenen Rollmaterial werden nur die Beh 4/8 591 und 592 von 2001 angepasst; alle anderen Fahrzeuge werden verkauft oder abgebrochen. Für den Baudienst haben die TPC sowie auch die Transports

Montreux – Vevey – Riviera (MVR), die die Strecke Vevey – Blonay – Les Pléiades betreiben, im Oktober 2014 bei Stadler Rail je eine Zweikraftlokomotive HGem 2/2 bestellt.

Die beiden zweiachsigen gemischten Zahnrad-/Adhäsions-Lokomotiven sind weitgehend baugleich, unterscheiden sich aber beim Zahnstangensystem – die MVR-Strecke nach Les Pléiades wird auch weiterhin mit dem System Strub betrieben – und den Kuppelungen. Ausserdem wird die MVR-Lokomotive softwaremässig für den Betrieb mit der reduzierten Spannung von 900 V angepasst. Die vorgesehene Leistung am Rad beträgt bei Versorgung ab Fahrleitung einheitlich 800 kW. Liefert der 480-kW-Dieselmotor die Energie, sind es noch 400 kW. Die Beschaffungskosten pro Lokomotive betragen etwa 2,5 Millionen Franken.

Eigentlich wollte die Montreux – Berner Oberland-Bahn (MOB) für den Baudienst zwei bis drei leistungsfähige Diesellokomotiven beschaffen. Mit der Entwicklung der Lokomotive für die de facto von der MOB betriebenen MVR kam die Idee auf, eine möglichst baugleiche Variante der Zweikraftlokomotive zu beschaffen. Somit wurden nun neben beiden TPC/MVR-Maschinen auch drei Zweikraftlokomotiven Gem 2/2 mit reinem Adhäsionsantrieb für die MOB bestellt.

Vielfachsteuerung ist möglich; die Achsantriebe entsprechen jenen der bereits im März 2013 bestellten vier Doppeltriebwagen ABe 8/8. Dank der grossen Antriebsleistung können die Hybridlokomotiven die Baustellen schneller erreichen als reine Diesellokomotiven. Die geringeren Betriebskosten kompensieren im Lauf der Jahre den höheren Beschaffungspreis. (lüt)



Typenskizze und Disposition der neuen Hybridlokomotiven HGem 2/2 für die TPC und MVR beziehungsweise Gem 2/2 für die MOB (Zeichnung: Stadler).