



LRZ überführt Historic-Wagen

Die routinemässige Übungsfahrt des Winterthurer Lösch- und Rettungszuges (LRZ) wurde am 30. September 2016 genutzt, um einen Erstklasswagen von SBB Historic von Rapperswil via Tösstal nach Winterthur zu überführen. Der A 2763 wurde am folgenden Tag für eine Extradampffahrt zu den Dampfzügen in Huttwil gebraucht. (rr)

BLS Cargo gut unterwegs

Nach einem Verlust im Vorjahr hat BLS Cargo das erste Semester 2016 mit einem kleinen Gewinn von 0,6 Millionen Franken abgeschlossen. Der Umsatz wuchs derweil stark von 84 auf knapp 96 Millionen Franken. Das Unternehmen konnte verschiedene Neuaufträge akquirieren; unter anderem führt BLS Cargo seit Juni für das Chemieunternehmen Lonza einen wöchentlichen Ganzzug von Antwerpen nach Visp.

Bei den Personenkilometern verzeichnete die BLS dank der neuen RE-Verbindungen nach La Chaux-de-Fonds eine überdurchschnittliche Zunahme von 4,7 %. Das Konzernergebnis fiel mit 18,2 Millionen Franken praktisch gleich hoch aus wie im Vorjahr. (bls)

Neuer Bahnhof für Le Châble

Mehr als 30 Jahre dauerten die Diskussionen zur Erneuerung des Bahnhofs Le Châble an. Anfang September 2016 konnten die Transports de Martigny et Régions (TMR) zusammen mit der Gemeinde Bagnes, auf deren Gebiet der Bahnhof liegt, endlich zum Spatenstich schreiten.

Die Gleisanlagen des Bahnhofs werden um 4,5 Meter abgesenkt und mit einer 267 Meter langen, 21 Meter breiten und acht Meter hohen Galerie eingehaust. Die Halle umfasst drei Perrongleise. Die Gleise 2 und 3 erhalten eine Nutzlänge von je 250 Meter und sind am Ende mit einer Gleisverbindung versehen, so dass Lokomotiven ihre Komposition umfahren können. Zur Optimierung der Fusswege wird das Gleis 1 etwas kürzer. Die behindertengerechten Perronanlagen werden mit Aufzügen und Rolltreppen erschlossen; diese führen direkt zu den Schaltern der Gondelbahn und zum Busterminal. Die Strecke wird auf gut einem halben Kilometer neu trassiert. Für die Bauzeit wird ein provisorisches Perrongleis erstellt; für lediglich drei Wochen wird der Betrieb in der Nebensaison eingestellt. Zusammen mit der Einführung des Halb-

studenttakts wird der Bahnhof Ende 2018 in Betrieb gehen. Das Investitionsvolumen beträgt 27 Millionen Franken; den Betrag teilen sich die TMR (10 Millionen) und die Gemeinde Bagnes, zu der auch Verbier gehört.

In der Bahnhofshalle von Le Châble soll jeweils eine Komposition übernachten. Die TMR streben zumindest an Wochenenden, auf den Sportverkehr zugeschnitten, durchgehende Verbindungen aus dem Raum Lausanne bis nach Le Châble an. Das Gebiet um den Bahnhof möchte die Gemeinde entwickeln; es sind Hotels und Parahotelbetriebe, Gewerbe- und Büroflächen, Freizeiteinrichtungen sowie 1200 Parkplätze vorgesehen.

Die 1910 eröffnete 19 Kilometer lange normalspurige Martigny – Orsières-Bahn (MO) hatte 1953 zum Bau von Kraftwerkenanlagen und der 250 Meter hohen Staumauer Mauvoisin eine rund sechs Kilometer lange „provisorische“ Zweigstrecke von Sembrancher nach Le Châble erhalten. Seit 1975 führt eine Gondelbahn ab dem Bahnhof zum Ferienort Verbier, der auch über eine Strasse erreichbar ist.

In das 25 Kilometer lange Normalspurnetz haben die TMR in den letzten zehn Jahren 75 Millionen Franken investiert, unter anderem 12 Millionen in die Erneuerung der Sicherungsanlagen und 14 Millionen in die Modernisierung des Bahnhofs Sembrancher. (lüt)

Zukunft der Weissensteinlinie weiterhin unklar

Wie es mit der Bahnstrecke Solothurn – Moutier mittelfristig weitergeht, ist nach wie vor unklar. Im Sommer hat sich die BLS als Betreiberin erstmals klar positioniert und sich dafür ausgesprochen, den Weissensteintunnel für rund 100 Millionen Franken zu sanieren, was für die nächsten 25 Jahre genügen würde. Eine auf eine Betriebsdauer von 50 Jahren angelegte Sanierung würde dagegen 170 Millionen kosten. In jedem Fall werden in den nächsten Jahren knapp 18 Millionen Franken für eine Notsanierung investiert, um den Betrieb bis 2020 aufrecht erhalten zu können.

Eine vom Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Bern und Solothurn in Auftrag gegebene Studie hat – wenig überraschend – ergeben, dass ein Ersatz der Bahnstrecke durch einen Busbetrieb wirtschaftlich günstiger wäre, weil man sich die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur sparen könnte. Die Abgeltungen für den Busverkehr, der vielen Fahrgästen längere Reisezeiten brächte,

Der Winterthurer LRZ mit dem A 2763 auf der Fahrt von Rapperswil nach Winterthur bei Rämismühle-Zell (Foto: R. Reiss, 30. September 2016).

wären aber kaum geringer als beim Bahnbetrieb. Weitere Erkenntnisse erhofft man sich nun von einer in Auftrag gegebenen Zusatzstudie.

Das umtriebige Komitee „Weissensteintunnel erhalten“ weibelt derweil für den Weiterbestand der Strecke, unter anderem mit dem Hinweis, dass die Frequenzen seit der Eröffnung der neuen Seilbahn Oberdorf – Weissenstein Ende 2014 deutlich zugenommen hätten. (sda/mr)

Luzern – Zweisimmen schneller, als man denkt

Wer von Luzern nach Zweisimmen reisen möchte, dem gibt der Online-Fahrplan unattraktive Verbindungen mit Fahrzeiten zwischen zweidreiviertel und dreieinviertel Stunden an. Inbegriffen sind wahlweise ein 39minütiger Aufenthalt in Bern (an .00, ab .39) oder der Umweg über Olten, verbunden mit einer Fahrt in wenig bequemem S-Bahn-Rollmaterial und zusätzlichem Umsteigen. Nicht viele wissen, dass die Strecke alle zwei Stunden deutlich schneller zu schaffen ist, wie folgendes Beispiel zeigt: Luzern ab 8.00, Bern an 9.00 / ab 9.04, Spiez an 9.32 / ab 9.36, Zweisimmen an 10.19 Uhr, Fahrzeit: zwei Stunden und 19 Minuten. Im Online-Fahrplan erscheint diese Verbindung nicht, weil die Mindestumsteigezeit in Bern um eine Minute unterschritten wird. Das ist aber nicht weiter problematisch, da der Zug Richtung Interlaken in der Regel am gleichen Perron abfährt. Für den Fall, dass es trotzdem einmal nicht klappen sollte, sei noch auf eine zweite inoffizielle Verbindung hingewiesen: mit dem zwei Minuten später abfahrenden IC Richtung Brig nach Spiez (an .34), dort weiter mit dem RE (ab .36) nach Zweisimmen. In diesem Fall wird in Spiez die Mindest-Umsteigezeit nicht erreicht, doch steht der Anschlusszug am gleichen Perron. (fsch)

Erster neuer Triebwagen für die CJ

Am 30. September 2016 wurde mit dem Be 4/4 651 der erste der fünf neuen Stadler-Triebwagen für die Chemins de fer du Jura (CJ) zusammen mit dem umgebauten ABT 715 von Busnang in die Westschweiz transportiert, verladen auf Normalspur-Roll-