

## Erstes Tram auf der Hardbrücke

In der Nacht auf den 12. September 2017 haben erstmals VBZ-Trams – das „Cobra“ 3048 und ein Tram 2000 – die Neubaustrecke über die Hardbrücke befahren. Ab dem Fahrplanwechsel wird die Linie 8 die Tangentialverbindung vom Escher-Wyss-Platz zum Hardturm nutzen. Damit wird der S-Bahn-Bahnhof Hardbrücke erstmals direkt ans Tramnetz angebunden, wobei zwischen den Perrons und der Tramhaltestelle eine beträchtliche Höhendifferenz zu überwinden ist.

Bezüglich unserer Meldung „Keine Basler Trams für Zürich“ im letzten Heft weisen die VBZ darauf hin, dass der Grund für die Einkürzung der Linie 15 auf den Abschnitt Bucheggplatz – Stadelhofen im Einsatz längerer Fahrzeuge auf der Linie 8 ab Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke zu suchen ist. Die Doppelwendeschleife am Klusplatz würde dann nicht ausreichen, um die Trams der Linien 3, 8 und 15 aufzunehmen. Der heutige Betrieb mit drei Linien am Klusplatz ist nur möglich, weil auf den Linien 8 und 15 Solofahrzeuge eingesetzt werden, die hintereinander aufgestellt werden können. Die höhere Fahrzeugkapazität der Linie 8 kann zudem mit der geänderten Führung der Linie 8 über Bahnhof Stadelhofen – Kreuzplatz besser genutzt werden. (mr)

## Luzern – Zürich wegen Fahrleitungsstörung unterbrochen

Am 9. Oktober 2017, gegen 14.30 Uhr, riss ein S-Bahn-Zug zwischen Cham und Rotkreuz die Fahrleitung herunter. Die Strecke war bis gegen 20 Uhr komplett unterbrochen und danach immerhin wieder eingleisig befahrbar. Erst nach 23 Uhr fuhren die Züge wieder gemäss Fahrplan. Während des Totalunterbruchs fielen sämtliche IR zwischen Luzern und Zug sowie Zürich HB und Zürich Flughafen, die S1 zwischen Rotkreuz und Cham sowie jeder zweite Zug auch zwischen Cham und Baar aus. Zwischen Rotkreuz und Cham fuhren Ersatzbusse. Reisende zwischen Luzern und Zürich verwiesen die SBB auf die IR zur vollen Stunde, die aber nur bis etwa 16 Uhr über Olten umgeleitet wurden; später wurde diese Verbindung mangels kundiger Lokomotivführer nur noch zwischen Luzern und Olten angeboten. Da sie in beiden Richtungen den zahlreich haltenden RE hinterherbummeln und in Olten das Gleis 12 nutzen mussten, das jeweils erst zur Minute 57 frei wurde, boten diese Zusatzzüge abgesehen von der Entlastung des RE keinen Mehrwert. Deutlich sinnvoller war die Lenkung der Reisenden ab Luzern zur halben Stunde: Hier empfahlen die SBB den Weg über Arth-Goldau, wo ausnahmsweise der Eckanschluss an die Gotthard-Züge Richtung Zürich gewährt wurde, teilweise sogar perrongleich. Die Kompositionen der beiden HVZ-IR Zürich – Luzern wurden, wie in solchen Fällen üblich, über Olten umgeleitet, waren aber nicht für Fahrgäste freigegeben. (fsch)

## Erster Erfolg für das Mitfahrssystem Taxito im Luzerner Hinterland

Im Luthertal im Kanton Luzern wird das während zwei Jahren erprobte Mitfahrssystem „Taxito“ definitiv eingeführt. An vier Haltestellen in Willisau, Zell und Luthern können Personen, die eine Mitfahrgelegenheit suchen, gegen einen kleinen Unkostenbeitrag ihren Fahrtwunsch auf einem Display anzeigen lassen. Vorbeifahrende Autofahrer nehmen dann

Das Cobra-Tram 3028 erklimmt am 5. Oktober 2017 die Rampe vom Escher-Wyss-Platz auf die Hardbrücke (Foto: J. Lüthard).



die Wartenden mit; dabei wird die Autonummer registriert. Die durchschnittliche Wartezeit beträgt weniger als vier Minuten; die Zahl der Nutzer ist von anfänglich gut 30 auf 80 Personen pro Monat gewachsen. Der Verkehrsverbund Luzern, der das Projekt mitfinanziert, will das System in den nächsten Jahren erweitern; es bietet grosses Potential, um den öffentlichen Verkehr in dünn besiedelten Gebieten zu ergänzen.

Taxito wird derzeit auch auf der Strecke Zell – Grossdietwil sowie im Raum Morteau (F) – Le Locle – La Chaux-de-Fonds getestet. Vor etwa 15 Jahren hatte das Bahn- und Busunternehmen Regionalverkehr Mittelland (RM) im Raum Burgdorf unter dem Namen „Carlos“ ein ähnliches System lanciert; es wurde nach einigen Jahren wegen zu hohen Kosten bei geringer Nachfrage eingestellt. (pd/mr)

## Beinahe-Zwischenfall bei Schweißarbeiten in Basel SBB

Am Morgen des 6. Oktober 2017 staunten die Fahrgäste im IR 2256 bei der Einfahrt in Basel SBB nicht schlecht, als der Zug unmittelbar kurz vor dem Beginn des Perronbereichs nach einer Schnellbremsung zum Stehen kam. Daraufhin eilten mehrere Bauarbeiter, die sich auf dem Einfahrgleis aufgehalten hatten, wild gestikulierend und schreiend in Richtung Lokomotive. Nach wenigen Minuten setzte sich der Zug wieder in Bewegung und fuhr auf Gleis 9 ein.

Die Nachfrage bei der SBB-Medienstelle ergab, dass auf dem Gleis Schweißarbeiten im Gang waren, die ein Drittunternehmen im Auftrag von SBB Infrastruktur ausführte. Der Vorwarner, der die Arbeiter vor einfahrenden Zügen warnen sollte, bemerkte den IR 2256 zunächst nicht; dabei spielten wohl der ungewöhnliche Fahrweg (der Zug kommt sonst auf Gleis 6 an) und der ungünstige Sonnenstand eine Rolle. Erst im letzten Moment sah der Vorwarner den einfahrenden Zug doch noch und informierte seine Kollegen. Die SBB wollen nun prüfen, ob bei künftigen Arbeiten auf nicht gesperrten Gleisen in Basel SBB ein Vorwarner im Stellwerk positioniert werden soll. (rp)

## Krokodil kehrt heim

Nach mehr als zwei Jahren in Deutschland soll die Ce 6/8 III 14305 am 3. November 2017 in die Schweiz zurückkehren. Nach der unglückseligen Schweden-Expedition vom September 2015, bei der ein Gleitlager heissgelaufen war, landete das „Krokodil“ im Dampflokotivwerk Meiningen, wo der Schaden repariert und auch gleich eine umfassende Revision durchgeführt wurden. Die Rückfahrt mit Vorspannlokomotiven über Nürnberg und Ulm nach Zürich dauert drei Tage; für Interessierte werden drei Personenwagen angehängt. Die Pauschalreise kostet inklusive drei Übernachtungen und Rahmenprogramm 1409 Franken. (pd)

## Neue Busverbindungen über Schweizer Alpenpässe ab 2018

Von Mitte Juni bis Mitte Oktober 2018 kann man erstmals mit dem Postauto über den Glaubenbergpass fahren. Die Linie Entlebuch – Gfellen wird dazu am Wochenende um rund zehn Kilometer bis zur Haltestelle Langis südlich der Passhöhe verlängert; Postauto bietet samstags und sonntags vier Kurspaare an und schliesst damit eine Lücke im öV-Netz. In Langis besteht in beiden Richtungen schlanker Anschluss von/nach Sarnen; die Obwaldner Seite ist bereits seit vielen Jahren per Bus erschlossen.

Auch der Oberalpappass wird künftig per Bus zu überqueren sein. Vom 1. Mai bis 31. Oktober 2018 verkehrt ein Kurspaar Dieni (ab 20.48 / an 21.54) – Andermatt (an 21.17 / ab 21.24) mit Anschluss von/nach Disentis – Chur. Damit besteht die letzte Reisemöglichkeit im Sommer in westlicher Richtung künftig zwei, ostwärts gar drei Stunden später. Die

neue Spätverbindung Andermatt (21.24) – Chur (23.33) ist um 24 Minuten schneller (!) als die reinen Zugverbindungen tagsüber.

Der bereits im vergangenen Jahr eingeführte Rufbus Bergün – Chamues-ch über den Albulapass fährt auch 2018 wieder. Vom 23. Juni bis 21. Oktober verkehren vier Kurspaare, davon eines nur auf der Nordseite. Es gilt ein Spezialtarif.

Die von Juni bis Oktober zweistündlich verkehrende Postautolinie Poschiavo – Berninapass – Pontresina wird ab der Saison 2018 unter Ausnutzung der grosszügigen Wendezeit in Pontresina bis Samedan verlängert; dort besteht schlanker Anschluss an die RE St. Moritz – Vereinatunnel – Landquart. Diese an sich geringfügige Linienverlängerung führt dazu, dass sich die Reisezeit ab der Deutschschweiz ins Puschlav und umgekehrt um rund eine Dreiviertelstunde (!) verkürzt. (fsch)