

Die neue Flotte der Appenzeller Bahnen rollt an

Die Appenzeller Bahnen (AB) befinden sich in einem umfassenden Umbruch: Das auf den Strecken von St. Gallen nach Trogen (TB) und Gais – Appenzell (SGA) sowie Gossau – Appenzell – Wasserauen (GAW) eingesetzte Rollmaterial wird in den kommenden Monaten fast vollständig ersetzt, und beim Neubauabschnitt in der Ruckhalde hat die Schlussphase begonnen. In wenigen Monaten wird somit der Bahnbetrieb im Appenzellerland ganz anders aussehen als bisher.

Sechsmonatige Streckensperrung

Seit dem 3. April 2018 ruht der Bahnverkehr zwischen St. Gallen und Teufen; während 187 Tagen fahren auf diesem Abschnitt Gelenkpostautos mit etwas längeren Fahrzeiten. Nach der letzten Zugfahrt am Abend des 2. April begann umgehend der Abbau der alten Strecke im Bereich Riethüsli, um dort einen provisorischen Perron für die Ersatzbusse zu errichten. Der Tunnel wird mit einer Festen Fahrbahn und einer konventionellen Fahrleitung mit Kettentragwerk ausgerüstet. Während der sechsmonatigen Sperrung wer-

Während rund 130 Jahren prägte die Ruckhaldekurve das Bild der Appenzeller Bahnen in St. Gallen. Am 2. April 2018, dem letzten Betriebstag, erklimmt der BDeh 4/4 17 mit einem Regionalzug nach Appenzell die 100% steile Rampe (Foto: D. Widmer).

den zwischen St. Gallen und Teufen zahlreiche weitere Infrastrukturprojekte umgesetzt (siehe Kasten unten).

Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs St. Gallen – Teufen ist auf den 7. Oktober 2018 terminiert; dann werden die Züge den für 40 bis 60 km/h trassierten Neubauabschnitt mit dem 700 Meter langen Ruckhaldetunnel befahren. Wegen dessen Steigung von 80% können dann nur noch die neuen Tango-Stadtbahnfahrzeuge eingesetzt werden, von denen zunächst mindestens fünf Einheiten

benötigt werden. Die Fahrzeit Appenzell – St. Gallen wird dank dem Wegfall des Zahnstangenabschnitts, der neuen Gleisgeometrie im Bereich Liebegg, den neuen Kreuzungsstellen Eggli und St. Gallen Güterbahnhof und dem neuen Rollmaterial noch 41 statt 43 Minuten (Taktzüge) beziehungsweise 35 statt 40 Minuten (HVZ-Schnellzüge) betragen.

Bis Ende 2021 wird mit der neu gestalteten Ortsdurchfahrt in Teufen für die HVZ-Schnellzüge eine weitere Reduktion auf 31 Minuten angestrebt.

Bauprojekte zwischen St. Gallen und Teufen

Während des halbjährigen Streckenunterbruchs werden zwischen St. Gallen und Teufen folgende Projekte umgesetzt:

AB-Bahnhof St. Gallen:

- Weicheneinbau St. Leonhardsbrücke
- Bau des Bahnübergangs West
- Neubau Warteanstand Gleis 11

Ruckhalde:

- Bahntechnische Ausrüstung Ruckhaldetunnel
- Neue Gleisanlage auf 1300 Metern mit Kabelkanal
- Ersatz der Brücke Oberstrasse unterhalb des Tunnel-Nordportals
- Erstellung Wanne Güterbahnhofstrasse

Haltestelle Riethüsli:

- Fertigstellung und Inbetriebnahme der Haltestelle an neuer Lage

Kreuzungsstation Liebegg:

- Ersatz der bestehenden Gleisanlagen
- Hangsicherung, Stützkonstruktionen

Haltestelle Lustmühle:

- Ersatz der bestehenden Gleisanlagen
- Neue Stützmauer
- Neue Perronanlagen mit Warteanständen
- Verlängerung der Kreuzungsstelle

Haltestelle Sternen:

- Umbau der Perronanlagen
- Sanierung eines Bahnübergangs

Bahnhof Teufen:

- Ausbau auf drei Gleise und Erstellung neuer Perronanlagen
- Stützmauer und Bachumlegung
- Neue Werkleitungen





Fahrgastraum mit Sitzplätzen zweiter Klasse, von denen insgesamt 135 (davon 24 Klappsitze) zur Verfügung stehen. Der Mittelgang ist wegen des auf 2,4 Meter beschränkten Profils ziemlich schmal (Foto: M. Rellstab).



Mit den neuen Tango-Fahrzeugen hält die erste Klasse auch auf dem Abschnitt St. Gallen – Trogen Einzug. Das am Zugende auf Seite Trogen situierte Abteil weist zwölf Sitzplätze auf (Foto: M. Rellstab).

Die eigentlich für den kommenden Fahrplanwechsel vorgesehene Ausdehnung des HVZ-Viertelstundentakts Trogen – St. Gallen bis nach Teufen kann voraussichtlich erst ab Februar 2019 angeboten werden, weil im Dezember 2018 noch nicht alle elf Tango-Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden. Laut AB-Direktor Thomas Baumgartner zogen sich die Verhandlungen für den Verkauf der ehemaligen TB-Fahrzeuge Be 4/8 31 – 35 nach Neuenburg derart in die Länge, dass die davon abhängende Option für weitere vier Stadtbahnzüge – ursprünglich waren nur sieben Fahrzeuge bestellt worden – später eingelöst wurde als vorgesehen. Die Züge werden aber ab Dezember 2018 wie geplant halbstündlich von Trogen über St. Gallen bis nach Appenzell durchfahren. Zudem entfällt auf der SGA-Strecke der bisherige Busbetrieb ab 22 Uhr; neu verkehren die Züge bis Betriebsschluss.

Der neue Tango-Zug

Am 26. März 2018 stellten die AB den ersten neuen Zug für den künftigen Durchmesserbetrieb Trogen – St. Gallen – Appenzell bei einem Medientermin in der Werkstätte Spei-

cher vor, wo die Inbetriebsetzung durch das Stadler-Personal stattfindet. Direktor Baumgartner betonte, anders als bei den Tango-Trams für BLT und TPG handle es sich um „richtige Eisenbahnfahrzeuge“, die unter anderem strengere Crashvorgaben erfüllen. Die Fahrgäste profitieren in Zukunft von Niederflureinstiegen, Klimaanlage und einem modernen Kundeninformationssystem. Passagiere mit Kinderwagen, Velos und Rollstühlen werden die Mehrzweckabteile in den Einstiegsbereichen der beiden Endwagen schätzen. Über den gesamten Zug beträgt der Niederfluranteil 59 %.

Die sechsteiligen, 52,6 Meter langen und 87 Tonnen schweren AB-Tango sind in der Mitte trennbar; die beiden Hälften werden als Be 4/6 4001 – 4011 beziehungsweise ABe 4/6 4101 – 4111 bezeichnet. Hinter diesem Konzept steckt unter anderem die Überlegung, dass etwa nach einer Kollision mit einem Strassenfahrzeug nur eine Fahrzeughälfte ausfällt und nicht der ganze Zug; Abdrehen ist allerdings nicht möglich. Von den elf Tango-Zügen werden mit dem künftigen Betriebskonzept zehn planmässig benötigt; eine Komposition beziehungsweise zwei Hälften dienen als Reserve. Die Höchst-

geschwindigkeit der neuen Fahrzeuge beträgt 80 km/h. Um den durchgehenden Einsatz von Trogen durch die Stadt St. Gallen nach Appenzell zu ermöglichen, weisen die Radsätze ein Profil nach dem „Karlsruher Modell“ auf [1].

Im August soll der erste Zug in den Fahrgasteinsatz gehen, zunächst auf dem Abschnitt St. Gallen – Trogen. Ab September soll der Neubauabschnitt St. Gallen – Riethüsli für Test- und Überführungsfahrten zur Verfügung stehen. Die Beschaffung der elf Züge kostet 84 Millionen Franken.

Unten links: Blick in die Führerkabine; die Bildschirme neben der Frontscheibe ersetzen zusammen mit Aussenkameras die Rückspiegel (Foto: J. Lüthard).

Unten rechts: Bei den Einstiegen fallen die 35 cm langen Klappritte auf, die nötig sind, weil auf der SGA-Strecke weiterhin das breitere Lichtraumprofil A beibehalten wird. Somit könnten dort bei Bedarf dereinst wieder 2,65 Meter breite Züge verkehren. Akustisch wird den Fahrgästen das penetrante, durch den ganzen Zug zu hörende „Piep-piep-piep“, das man etwa von den Flirt France der SBB kennt, auffallen. Es erschallt bei jeder Türschliessung, auch bei aktiven Lichtschranken, wenn keine Einklemmgefahr besteht (Foto: M. Rellstab).



Noch zwei Verkaufsstellen

Ende März 2018 schloss der Billettschalter in Speicher seine Türen; in Teufen steht dieser Schritt zum Jahresende bevor. Damit betreiben die AB ab 2019 nur noch zwei eigene Verkaufsstellen in Appenzell und Heiden. Verwaltungsratspräsident Fredy Brunner sagte dazu, es würden immer mehr Billette über die elektronischen Kanäle abgesetzt; die im bedienten Verkauf erzielten Umsätze seien in den letzten Jahren derart eingebrochen, dass der Abbau unumgänglich sei. Immerhin ist auf dem Netz der AB in den an vielen Bahnhöfen vorhandenen „Mercato“-Shops ein eingeschränktes Billettsortiment erhältlich. (mr)

Die Züge für Gossau – Wasserauen

Für den Verkehr Gossau – Appenzell – Wasserauen beschaffen die AB zum Preis von 40 Millionen Franken fünf dreiteilige Triebzüge ABe 4/12 1001 – 1005, die konzeptionell stark den an die TPF gelieferten Fahrzeugen gleichen. Am 27. März 2018 wurde der erste von Bussnang kommende Zug in Gossau abgeladen; die weiteren folgen im monatlichen Rhythmus. Die offizielle Vorstellung dieser Flotte steht noch aus (siehe Bild auf der nächsten Seite).

Die stärker auf die touristischen Bedürfnisse und weniger auf den Pendlerverkehr ausgelegten, von den AB als „Walzer“ vermarkteten Kompositionen bieten 158 Sitzplätze zweiter Klasse, davon 20 Klappsitze, und 15 Plätze erster Klasse. Sie sind gut sechs Meter länger und anderthalb Tonnen schwerer als die Tango-Fahrzeuge und wie diese für 80 km/h ausgelegt; der Niederfluranteil ist mit 53 % etwas geringer. Anders als bei den Tango ist bei den GAW-Zügen Mehrfachtraktion möglich.

Bisheriges Rollmaterial

Das bisher eingesetzte Rollmaterial wird mit den Neuablieferungen grossteils ausgemustert. Für die Strecke Gais – Altstätten Stadt bleiben die Triebwagen BDeh 4/4 16 und 17 (Baujahr 1993) sowie die Steuerwagen ABT 116 und 117 (mit Aussenschiebetüren und Billettautomat) erhalten. Für die GAW-Linie bleiben die erst ab 2004 gelieferten ABT 121 – 123 [2] sowie die B 247, 248, 291 und 293 – 295 im Bestand, um als Verstärkungsmodule für die neuen Triebzüge zu dienen.

Oben: Die erste Überföhrungsetappe von Bussnang nach Altenrhein oblag der Stadler-eigenen Eea 936 131. Unser Bild zeigt den Transport zwischen Staad und Rheineck, wo das Anschlussgleis zum Werk des Rollmaterialherstellers abzweigt (Foto: D. Widmer, 22. März 2018).

Mitte: In Altenrhein wurde das Fahrzeug unter Zuhilfenahme des Scheuerle-Transporters von den Normalspur-Bahnwagen in zwei Teilen auf Spezial-Strassentiefelader umgeladen (Foto: D. Widmer, 22. März 2018).

Unten: Tango-Hälfte auf der St. Galler Bahnhofstrasse. Jeder Halbzug kann autonom bewegt werden, weshalb auch Schlusslichter vorhanden sind. Die automatische Kupplung der Bauart Scharfenberg erlaubt bei Bedarf ein schnelles Trennen und Vereinigen; am entgegengesetzten Ende ist hingegen nur eine Vorrichtung zum Anbringen von Kupplungsstangen vorhanden. Nach Vereinigung der beiden Teile fuhr der Zug mit eigener Kraft während der nächtlichen Betriebsruhe nach Speicher (Foto: D. Widmer, 23. März 2018).





Zur Abgabe ausgeschrieben sind die Triebwagen BDe 4/4 II 41 – 45 mit den Steuerwagen ABt 141 – 145 (Baujahre 1986/1993), die BDeh 4/4 11 – 15 mit den ABt 111 – 115 (1981), die B 236 – 238 (1968), 241 – 246 (1964 – 1973), 292 und 296 (1993, umgebaut 2004!). Die meisten Fahrzeuge werden wohl mangels Käufer auf dem Schrottplatz landen. Die Einzelgängerin Ge 4/4 1 von 1994 ist ebenfalls zu haben, soll aber im Bestand bleiben, falls sich kein Interessent findet.

Von den TB-Fahrzeugen werden die Be 4/8 31 – 35 wie erwähnt nach Neuchâtel verkauft

und dort in Zukunft auf der Überlandtramstrecke nach Boudry eingesetzt. Der BDe 4/8 22 wurde bereits im November 2017, wie zuvor drei seiner „Kollegen“, an die Rittnerbahn abgegeben.

Weitere Projekte

Auch nach Abschluss der Rollmaterial-Erneuerung und der Inbetriebnahme des Neubaubereichs geht den AB die Arbeit nicht aus: Auf dem gesamten Netz müssen (inklusive Frauenfeld – Wil-Bahn) noch gegen 60 Bahnhöfe und Haltestellen behinderten-

Bis zur Inbetriebnahme des Servicezentrums Appenzell werden die neuen GAW-Züge in der Werkstätte Gais gewartet. Um dieses zu erreichen, müssen von Appenzell kommende Züge einen Teil der extrem engen 180-Grad-Kurve östlich des Bahnhofs befahren. In diesem Zusammenhang fand am 31. März 2018 eine Profilmessfahrt mit dem ABe 4/12 1001 statt, die problemlos verlief. Andernfalls hätte man für die Unterhaltsarbeiten die Werkstätte Herisau beigezogen (Foto: D. Widmer).

gerecht gestaltet und rund 100 Bahnübergänge saniert werden. Der Einbau des Zugsicherungssystems ZSI 127, das für Zugfahrten eine kontinuierliche Bremskurvenüberwachung ermöglicht, ist angelaufen. In Teufen steht in einigen Jahren wie bereits erwähnt die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt an, in Appenzell, entlang der Richtung Wasserauen führenden Strecke, der Bau des neuen Servicezentrums [1] mit 60 bis 70 Arbeitsplätzen, in dem auch die Fachdienste des Bereichs Infrastruktur Platz finden.

Bis zur Eröffnung des Neubaus in Appenzell in etwa vier Jahren wird das neue Rollmaterial in Speicher und Gais gewartet. Mittelfristig sehen die AB nur noch zwei Werkstattstandorte vor: Speicher und Appenzell. In der bestehenden Werkstatt in Speicher werden dann nur noch die laufende Instandhaltung und kleinere Reparaturen an den Tango-Fahrzeugen durchgeführt. (mr)

[1] Neue Infrastruktur und neue Züge für die Appenzeller Bahnen. Schweizer Eisenbahn-Revue 11/2017, S. 583 – 585

[2] Steuerwagen mit Niederflurabteil für die Appenzeller Bahnen. SER 2/2004, S. 94



Bereits erschienen:

Ekkehard Gärtner

Rekordfahrten auf Schienen 1825 bis 2015

Spitzengeschwindigkeiten auf Gleis, auf Luftkissen und mit Magnetschwebetechnik

152 Seiten, 235 Fotos, 49 Grafiken, 19 Tabellen 21 x 28 cm
 Katalogpreis Fr. 74.80 / EUR 49,80. Direktbezugspreis: Fr. 59.80 / EUR 49,80.

Seit den Anfängen der spurgeführten Verkehrsmittel streben Ingenieure nach hohen und höchsten Fahrgeschwindigkeiten. Dabei ging es neben dem Nachweis der Betriebstüchtigkeit immer auch darum, die Grenzen der unterschiedlichen Systeme wie Eisenbahn, Magnetschwebetechnik und Luftkissenfahrzeuge auszuloten. Die laufende Erhöhung der Rekordgeschwindigkeiten dokumentiert den technischen Fortschritt über die Jahrzehnte und Jahrhunderte.

Das Buch vermittelt einen umfassenden Überblick – von George Stephenson's Dampflokomotive „Rocket“, die vor bald 200 Jahren 25 km/h erreichte, bis zu den Hochgeschwindigkeitszügen der Neuzeit. Auch Versuche mit unkonventionellen Fahrzeugen wie Raketenschlitten oder Propellerfahrzeugen werden vorgestellt.

Bestellcode: GÄRTREKO

Minirex AG, Verlag und Versandbuchhandlung, Maihofstrasse 63, CH-6002 Luzern
 Telefon +41 / (0)41 / 429 70 70, Telefax +41 / (0)41 / 429 70 77
 E-Mail: verkauf@minirex.ch, Internet: www.minirex.ch