



### Bald im Tram nach Annemasse

Im französischen Annemasse, der Nachbarstadt von Genf, laufen die Arbeiten für den Bau der Tramverlängerung ab dem derzeitigen Streckenende beim Grenzübergang Moillesulaz auf Hochtouren. In einer ersten Etappe, die im Herbst 2019 vollendet werden soll, entsteht der Abschnitt bis zum Parc Montessuit südwestlich des SNCF-Bahnhofs. Zwei Haltestellen erhalten Mittelperrons, die beiden weiteren Aussenperrons; unmittelbar nach der Landesgrenze sowie bei der provisorischen Endstation entstehen Gleiswechsel. Die von der Tramlinie durchfahrenen Strassenzüge werden vollständig neu gestaltet, wobei die Strecke mehrheitlich ein Eigentrassee mit Rasengleisen erhält. Um den nötigen Platz zu gewinnen, werden bislang zweispurige Strassen zu Einbahnstrassen umgebaut. An den Baukosten von 57 Millionen Euro beteiligt sich die Schweiz mit 40 %.

In einer zweiten Etappe wird die Strecke bis Ende 2022 ostwärts zur Place de l'Etoile

und zum Lycée des Glières verlängert. Hierfür sind Kosten von 28,6 Millionen Euro budgetiert. (lüt)

### Bundesrat legt CEVA-Namen fest

Die Namen der fünf Stationen entlang der CEVA-Strecke in Genf stehen definitiv fest: Lancy-Pont-Rouge, Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives und Chêne-Bourg. Umstritten waren zwei Namen: Der Kanton Genf wollte die seit Jahren bestehende Station Lancy-Pont-Rouge in Genève-Pont-Rouge umbenennen sowie Lancy-Bachet mit Genève-Bachet bezeichnen. Das BAV ging zunächst auf den im Oktober 2016 eingereichten Antrag ein; die davon direkt betroffene Gemeinde Lancy – eine Stadt mit mehr als 30 000 Einwohnern – wehrte sich dagegen mit einem Rekurs beim Bundesverwaltungsgericht. Dieses erklärte sich im November 2017 für nicht zuständig (weswegen die Gemeinde erfolglos das Bundesgericht anrief) und gab die Angelegenheit an

Direkt neben der bisherigen Tramendstation Moillesulaz wird an den neuen, nach Annemasse führenden Gleisen gearbeitet. Das grosszügige Dach wird auf der linken Seite noch über die Strasse verlängert (Foto: J. Lüthard, 10. Oktober 2018).

den Bundesrat weiter. Das Dossier landete zunächst beim Justizdepartement, das es an das Verkehrsdepartement UVEK, zu dem auch das BAV gehört, weiterreichte. Das UVEK hiess die Beschwerde der Stadt Lancy im März 2018 gut. Dagegen ging wiederum die Stadt Genf mit einem Rekurs beim Bundesrat vor. Dieser hat nun am 7. November 2018 den Entscheid des UVEK abschliessend bestätigt. (mr)

### Schneller aus dem Freiamt ins Tessin

Ab Juni 2019 ist die Strecke Zug – Arth-Goldau für eineinhalb Jahre wegen Bauarbeiten gesperrt; die SBB leiten in dieser Zeit sämtliche Fernverkehrszüge Zürich – Tessin (– Italien) über Rotkreuz um. Da diese dort Kopf machen müssen, legen sie auch einen kommerziellen Halt ein; ausgenommen sind einzelne IC, die ohne Fahrtrichtungswechsel via Wohlen verkehren, sowie die meisten EC Zürich – Italien. Diese müssen jeweils auf dem perronlosen Gleis 4 wenden; warum dies nur bei den zweistündlichen EC Richtung Süden der Fall ist, wollten die SBB auf Nachfrage nicht mitteilen.

Ab Aarau und dem Freiamt gelangt man dank des Interimsfahrplans um bis zu 20 Minuten schneller Richtung Tessin; in vielen Fällen führt die Reise dann auf direktem Weg über die Südbahn statt über Zürich oder Olten nach Rotkreuz, wo Anschluss an die Gotthard-Züge besteht. Die Fahrzeit Aarau – Bellinzona reduziert sich so auf nur mehr knapp mehr als zwei Stunden (bisher 2:15 Stunden). Von Lenzburg aus schafft man es in 1:53 Stunden in den Tessiner Kantonshauptort (bisher 2:12 Stunden); nach Mailand schrumpft die Reisezeit um 16 Minuten auf 3:45 Stunden. Auch Brugg sowie das Baselbiet profitieren. Der kürzere Reiseweg bietet zudem finanzielle Vorteile: Nach Angaben der „Aargauer Zeitung“ fallen bis zu 13 Franken pro Person und Richtung weniger an als bei der Fahrt über Zürich.

Die ÖV-Kommission der Freiamter Regionalplanungsverbände und die SBB wollen die Entwicklung der Fahrgastzahlen aufmerksam beobachten; sollten die Frequenzen steigen, seien langfristige Verbesserungen über 2020 hinaus möglich. Auf dem Wunschzettel stehen unter anderem ein Halt des „Gotthard-Weekender“ Zürich – Bellinzona in Wohlen, ein Halt der künftigen SOB-IR Basel – Luzern – Locarno in Rotkreuz sowie einzelne Direktverbindungen Aarau – Arth-Goldau mit schlanken Anschlüssen Richtung Tessin. (pd/fsch)

### Bauarbeiten vorzeitig beendet

Der Bau zweier Überholgleise nördlich von Romont führte ab dem 8. September 2018 zu geplanten Einschränkungen im Regionalverkehr; insbesondere entfielen die RE-Züge Bulle – Fribourg – Bern auf dem Abschnitt Romont – Fribourg. Dank gutem Verlauf konnten die SBB die Arbeiten vorzeitig beenden, so dass bereits ab dem 29. Oktober, zwei Wochen früher als geplant, tagsüber wieder der reguläre Fahrplan galt. Die abendlichen Einschränkungen blieben bis zum vorgesehenen Termin bestehen. (sbb)

### Korrigenda und Ergänzungen zu SER 11/2018

„Rangierkollision in Zürich“, S. 554: Der in dieser Meldung erwähnte Grundsatz, dass mindestens zwei Halt zeigende Zwergsignale Zugfahrten vor Rangierfahrten schützen müssen, war bis vor einigen Jahren Bestandteil der Fahrdienstvorschriften (FDV). Allerdings galt für zahlreiche grössere Bahnhöfe eine davon abweichende Regelung, da man sonst den Betrieb kaum pünktlich hätte abwickeln können. 2012 machte das Bundesamt für Verkehr die Ausnahme zum Normalfall. Seither sind Rangierfahrten gegen eingestellte Zufahrstrassen mit nur einem Halt zeigenden Zwergsignal als Sicherung generell erlaubt, wenn der Rangierleiter einen solchen Fahrweg verlangt, nicht aber bei unbegleiteten Schieben.

Somit wurden 2012 die Vorschriften geändert, nicht aber der Grundsatz, dass Rangierbewegungen, die infolge einer zu späten Bremsung eine Zugfahrt gefährden können, verboten sind, wenn nicht eine der Ausnahmebedingungen (es gibt noch weitere) erfüllt

sind. Für grössere Bahnhöfe wie Zürich HB gibt es lokale Bestimmungen, laut denen Rangierlokomotivführer und Rangierleiter „jederzeit Querfahrten von Zügen zu erwarten“ haben.

„Neues von den Genfer Tramprojekten“, S. 560: Die Verlängerung der Genfer Tram-Neubaustrecke nach Annemasse (siehe auch Bericht auf dieser Seite) wird dereinst offenbar nicht von der am Grenzübergang Moillesulaz wendenden Linie 12 bedient, wie auf der Projektwebseite aufgeführt, sondern von der nach mehrjähriger Pause wieder einzu-führenden Linie 17. Sie soll die französische Stadt mit dem Genfer ÖV-Knoten Lancy-Pont-Rouge verbinden und die Linien 12 und 15 entlasten.

„Appenzeller Bahnen nehmen Neubaubauabschnitt in Betrieb“, S. 600 – 601: Der neue Doppelspurabschnitt in Lustmühle befindet sich auf der Südseite der Haltestelle in Richtung Teufen, nicht auf der Nordseite.