

Zusätzliche Abstellgleise in Genf

Die SBB haben weitere Unterlagen für den Ausbau des Bahnhofs Genève (Cornavin) öffentlich aufgelegt. Im Bereich der Gütergleise in Meyrin an der Strecke Richtung La Plaine (– Frankreich) sollen vier 400 Meter lange Gleise zum Abstellen und Reinigen von Reisezügen erstellt werden. Die Anlage, die nur mit für 25 kV / 50 Hz ausgelegtem Rollmaterial erreicht werden kann, dient der TER-, TGV- und Léman-Express-Flotte, wie die SBB-Medienstelle auf Anfrage mitteilt. Die auf rund zwei Jahre veranschlagten Arbeiten sollen bis 2022 dauern und 33 Millionen Franken kosten.

Im Güterbahnhof La Praille wollen die SBB im kommenden Jahr für 3 Millionen Franken zwei 400 Meter lange Gleise zum Abstellen von Infrastrukturfahrzeugen bauen. Zudem werden im betroffenen Bereich auch Gleise und Weichen erneuert.

Mit dem ersten, weit grösseren Projektteil, der hauptsächlich den Neubau des Stellwerks in Genève umfasst, haben die SBB bereits Anfang 2019 begonnen; hierfür sind 170 Millionen Franken veranschlagt. Die Inbetriebnahme ist für 2023 geplant. Bei all diesen Arbeiten handelt es sich um Vorbereitungen in Zusammenhang mit dem 1,6 Milliarden schweren Bau zweier unterirdischer Bahnhofsgleise samt Zufahrten aus Richtung Lausanne und Genève-Aéroport, der 2024 beginnen soll. (sbb/fsch)

BAV entschärft Vorgaben für Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern

Das BAV hat Ende Juni eine Anhörung zur Revision verschiedener technischer Regelwerke gestartet. Unter anderem geht es um die maximale Neigung, die Personen im Rollstuhl beim Befahren des Spalts zwischen Perron und Zug, der immer einen gewissen Höhenunterschied umfasst, zu bewältigen haben. Der seit 2012 geltende Grenzwert von 18 % erlaubt bei Bahnhöfen in Kurven lediglich eine seitliche Gleiserhöhung von 4 cm, wie Abklärungen gezeigt haben. Das ist in vielen Fällen zu wenig.

In Zukunft sollen für Bahnhöfe auf dem Hauptnetz („systemrelevante Strecken“), die Gleisüberhöhungen aufweisen, damit die Züge schnell durchfahren können, grössere Rollstuhl-Neigungswinkel zulässig sein als auf Nebenstrecken. Konkret will das BAV im Normalspurnetz Gleisüberhöhungen bis 7,5 cm, im Meterspurnetz bis 6 cm erlauben. Rollstuhlfahrern, welche die sich so ergebende grössere Neigung nicht selbständig bewäl-

tigen können, müssen die Transportunternehmen Unterstützung anbieten. Die Änderung der Normen soll Rechtssicherheit schaffen und sicherstellen, dass die Fahrzeiten eingehalten werden können. Die vorgeschlagene differenzierte Lösung trage dem Prinzip der Verhältnismässigkeit Rechnung, das im Behindertengleichstellungsgesetz verankert ist, so das BAV.

Mit der „Revisionsrunde 2020“ will das BAV die Bahnen zudem verpflichten, die nationale Datenbank zu den Bahnhöfen und Haltestellen mit detaillierten Angaben zur Barrierefreiheit zu beliefern. Daraus könnten innovative Unternehmen Apps oder andere Anwendungen für eine einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderung entwickeln. Weiter sollen Fernbusse im nationalen Verkehr mindestens zwei Rollstuhlplätze und eine behindertengerechte Toilette anbieten müssen. Die neuen Regelungen sollen im November 2020 in Kraft treten. (bav)

BLS mit neuem Leiter Bahnproduktion

Der BLS-Verwaltungsrat hat Thomas Stupp zum neuen Leiter des Bereichs Bahnproduktion und Mitglied der Geschäftsleitung gewählt. Der 51jährige folgt auf Peter Fankhauser, der die BLS im Frühjahr nach 13 Jahren verlassen hatte (siehe SER 3/2019, S. 124). Stupp ist seit 2008 bei der BLS tätig, zunächst als Leiter Bahn, ab 2011 als Leiter Kapazitätsplanung und Flottenmanagement und stellvertretender Leiter Bahnproduktion. Zuvor hatte er während zehn Jahren verschiedene Positionen bei der City Night Line und DB Autozug inne. (bbs)

Automatische Kupplung: Betriebsversuch auch mit Übergangswagen

In der letzten Ausgabe berichteten wir ausführlich über den von SBB Cargo lancierten Betriebsversuch mit automatischen Kupplungen (AK). Dabei werden in verschiedenen Relationen des Kombinierten Verkehrs entsprechend ausgerüstete Lokomotiven und Wagen eingesetzt. Unerwähnt blieb beim Medienanlass im Rangierbahnhof Limmattal, dass es auch eine Anzahl Übergangswagen gibt, die an einem Ende die neue Voith-Kupplung und am anderen Ende eine herkömmliche Schraubenkupplung mit seitlichen Puffern aufweisen. Auf Nachfrage bestätigt die SBB-Medienstelle, dass SBB Cargo sieben solche Wagen im Bestand habe; drei weitere würden noch hergerichtet. Sie würden nicht kommerziell eingesetzt, etwa um einem

AK-Zug noch herkömmliche Güterwagen beizugeben, sondern dienten nur als Rückfallebene, falls einmal keine Rangier- oder Streckenlokomotive mit Hybridkupplung verfügbar sei. Im regulären WLV-Betrieb sollen sie nur der bedarfsweisen Überführung einzelner AK-Wagen dienen, insbesondere in die Werkstätte in Muttenz. (lüt/mr)

Baubewilligung für Altdorf

Mitte Juni 2019 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Plangenehmigung für das Projekt „Kantonsbahnhof Altdorf“ erteilt. Während der Arbeiten, die unter anderem die Verlängerung der Perrons von 220 auf fernverkehrstaugliche 420 Meter, neue Zugänge sowie zwei Bushöfe umfassen, werden ab Dezember 2019 ein ganzes Jahr lang keine Züge halten; stattdessen fahren Busse. Die Inbetriebnahme der neuen öV-Drehscheibe ist für Ende 2021 geplant. (bav)

CEVA: Infrastruktur auf Zielkurs

Siebeneinhalb Jahre nach Baubeginn und ein knappes halbes Jahr vor der geplanten Aufnahme des kommerziellen Betriebs ist in Genf die 16 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) praktisch fertiggestellt. Die veranschlagten Baukosten von 1,610 Milliarden Franken für den Schweizer Abschnitt werden voraussichtlich leicht unterschritten. Auf französischer Seite wurden 240 Millionen Euro investiert.

Im Juni 2019 hat der SBB-Diagnostetriebswagen XTmass 99 85 91 60 001 erstmals die komplette Strecke befahren und dabei die vorgesehene Betriebsgeschwindigkeit von 90 km/h erreicht. Die Probefahrten mit Triebzügen der Typen Flirt LEX, Kiss (beide SBB) und Coradia Polyvalent beziehungsweise Regiolis (SNCF) sollen im Lauf des Sommers beginnen. Für den 13. September ist eine grosse Ereignisübung mit rund 1000 Figuren vorgesehen, um das Sicherheitskonzept zu überprüfen.

Ein Presstetermin am 27. Juni bot Gelegenheit, die grosszügig und ansprechend gestaltete Haltestelle Genève-Champel zu besichtigen, die über einen unterirdischen Gang direkt mit dem Universitätsspital verbunden ist. Am 29./30. Juni besuchten dann gegen

Bei der Konzeption der CEVA-Stationen, hier Genève-Champel, wurde viel Wert auf eine freundliche, helle Gestaltung gelegt (Fotos: S. Meillasson, 27. Juni 2019).

