

SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE

1/2012



Eine S-Bahn für Schaffhausen

Nur noch wenig Ausbau der Zugsicherung

Infrastruktur-Ausbau für S-Bahn St. Gallen

Seltsames Kundenverständnis bei den SBB

Widerstand gegen Sperre am Zuger See

Der neue „Tango“ nach Crash-Norm

Fahrplan-Revolution in Frankreich

RhB droht Lokomotiv-Notstand

Fr. 16.30
EUR 11,90



**Mit Fahrplan-
Netzgrafik 2012**



INHALT

Berichte Schweiz	2
Nur noch wenig Ausbau der Zugsicherung	13
Widerstand gegen Sperre am Zuger See	16
Das Fahrplanangebot auf der LGV Rhin – Rhône	17
Fahrplan-Revolution in Frankreich	18
Frischer Wind im Warschauer Nahverkehr	22
Der neue „Tango“ nach „Crash-Norm“	25
Österreich: ETCS Level 2 für Nordbahn	30
Westbahn: Die Preisschlacht hat begonnen	31
NS übernehmen Fyra-Verkehr	31
„Frecciarossa“ neu mit vier Komfortklassen	32
NTV kündigt baldige Betriebsaufnahme an	32
Berichte international	34
Modernisierte DPZ-Wagen vorgestellt	45
Infrastruktur-Ausbau für die S-Bahn St. Gallen	46
Bpm51: Refit in Varianten	47
Fahrplan 2012: Schneller nach Paris, weniger oft nach Milano	48
Fahrplankonzept 2013 für die Romandie	51
Eine S-Bahn für Schaffhausen	52
Netzgrafik Schweiz 2012	57
Seltsames Kundenverständnis der SBB	58
RhB droht nach Unfall Lokomotiv-Notstand	59

TITELBILD

Re 421 376 mit Re 474 015 und 018 sowie zwei Güterwagen als Zug Weil am Rhein – Mönchengladbach am 15. November 2011 bei Assenheim. Die beiden Re 474 werden bei Siemens in Wildenrath mit neuen GSM-R-Funkgeräten ausgerüstet und erhalten ein Software-Update (Foto: 5058).

SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE

ISSN: 1022-7113

Verlag: MINIREX AG
Maihofstrasse 63
CH-6002 Luzern
041-429 70 70
041-429 70 90
041-429 70 77
041-429 70 99

Telefon Bestellungen:
Telefon Redaktion:
Telefax Bestellungen:
Telefax Redaktion:

Internet:
E-Mail für Redaktion:
E-Mail für Bestellungen:

Redaktion: Walter von Andrian
Mathias Rellstab
Jürg Streuli

Auslieferung: Rita Koch, Ueli Reinhard

Satz: Franz Suter
Walter Odermatt
Heidi Arnold

Nationalvertrieb für den deutschen Zeitschriftenhandel: Omnia-Vertrieb GmbH

Erscheinungsweise 2012: monatlich (11 Hefte)

Jahresabonnement 2012 (11 Hefte inklusive Porto): Schweiz SFr. 151.80, übrige Länder auf Anfrage

Versand im Karton gegen Aufpreis:
Inland und europäisches Ausland Fr. 11.–
Übersee Fr. 15.–

Abonnementsbestellungen mittels Brief, Postkarte, Fax oder E-Mail an die Verlagsadresse. **Bitte keine Vorauszahlungen! Sie erhalten eine Rechnung!** Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein Jahr, sofern es nicht bis zum 15. Oktober des Lieferjahres gekündigt wird.

Alle Rechte, insbesondere auch der Übersetzung, vorbehalten. Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion gestattet. Namentlich gezeichnete Beiträge geben in erster Linie die Meinung des Verfassers wieder. Für unverlangt eingesendetes Material wird jegliche Haftung abgelehnt. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos ist nicht möglich.

Berichte Schweiz

Unterbruch am Rotsee

Die Strategie der SBB, nächtliche Sperrpausen für Bauarbeiten zwecks Effizienzsteigerung zeitlich auszudehnen, zeigt Wirkung: Während zehn Nächten in der zweiten Novemberhälfte mussten Reisende auf der Verbindung Zürich – Luzern abends grosse Einschränkungen in Kauf nehmen. Weil die SBB zwischen Gütsch und Ebikon auf einem 465 Meter langen Abschnitt den Oberbau erneuerten, wurde der Zugverkehr zwischen Luzern und Ebikon jeweils um 20.50 Uhr eingestellt. Die EC und ICN des Nord – Süd-Verkehrs wurden über Küssnacht umgeleitet; alle anderen Züge fielen zwischen Luzern und Ebikon aus. Die Reisenden mussten auf Busse umsteigen, wobei diese ab Luzern alle paar Minuten verkehrten. In Ebikon fuhren die Züge Richtung Zürich grundsätzlich pünktlich ab. Somit war für jene Reisenden, die frühzeitig am Bahnhof Luzern eintrafen, der Anschluss in Ebikon gewährleistet, für die übrigen nicht.

An mehreren Abenden mit Streckensperrung fanden im Luzerner Kultur- und Kongresszentrum (KKL) Konzerte im Rahmen des „Lucerne Festival am Piano“ statt. Weil in Kombination mit dem Eintritt stark ermässigte Bahnбилlette angeboten werden, sind an diesen Abenden besonders viele anspruchsvolle, häufig in der ersten Klasse reisende und sonst nicht unbedingt bahnaffine Fahrgäste unterwegs. Dass diese über den Ersatzbetrieb mit Umsteigen und allfälligem Anschlussbruch in Ebikon verärgert waren, liegt auf der Hand. Die wichtige Information, sich eine Viertelstunde vor der planmässigen Zugsabfahrt auf dem Luzerner Bahnhofplatz einzufinden, um in Ebikon den Zug Richtung Zürich zu erreichen, hatten die SBB den Reisenden vorenthalten; es wurde lediglich angegeben, man müsse bis zu 30 Minuten mehr Reisezeit einplanen. Somit konnte es vorkommen, dass nichtsahnende Konzertbesucher im Bahnhofbuffet die Zeit bis kurz vor der nächsten Planabfahrt verbrachten – und dann in Ebikon den Anschluss verpassten. (mr)

ETH-Studie rät vom Bau des Chestenbergtunnels ab

Für den Bau des Chestenberg-Bahntunnels, Herzstück einer geplanten Neubaustrecke von Rapperswil nach Gruemet (Westportal Heitersbergtunnel), besteht aus Kapazitätsgründen bis 2030 kein zwingender Bedarf. Zu diesem Schluss kommt das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich in einer im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr erarbeiteten Studie – und schlägt eine Alternative vor. Die SBB und der Kanton Aargau hingegen fordern mit Nachdruck, der Chestenbergtunnel müsse im Rahmen des ersten Ausbauschrittes des Programms „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) bis 2025 gebaut werden.

Gemäss IVT liegt die Prognose der SBB zur Entwicklung des Passagieraufkommens bis 2030 am oberen Ende der zu erwartenden Entwicklung. Die Reisenden könnten mit

einer geringfügigen Angebotsausweitung in der Spitzenstunde auch ohne Chestenbergtunnel befördert werden. Allerdings würde dann in der Spitzenstunde die angestrebte Anzahl Güterverkehrsstrassen nicht mehr erreicht. Das IVT empfiehlt daher, bei Verzicht auf eine NBS Chestenberg bis zu 100 Millionen Franken für infrastrukturseitige und betriebliche Massnahmen zur Verfügung zu stellen. Vorgeschlagen werden unter anderem eine Verlängerung der Güterzug-Überholgleise in Mägenwil, eine stärkere Motorisierung der Güterzüge und eine Verkürzung der S-Bahn-Züge Baden – Brugg – Lenzburg – Aarau auf den Abschnitt Baden – Lenzburg. Auch die Weiterführung der eher schlecht ausgelasteten IR Zürich – Olten – Burgdorf – Bern stellt die Studie in Frage. Weiter empfiehlt das IVT, den Korridor Zürich – Olten prioritär mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 auszustatten.

Der Chestenbergtunnel sowie der Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Däniken gelten als Voraussetzung zur Einführung des Viertelstundentaktes Bern – Zürich. Der Engpass Heitersberg würde so aber nicht behoben; hierfür wäre als drittes Neubauprojekt der Honeret-Tunnel aus dem Raum Schlieren nach Gruemet erforderlich. Das IVT stellt nun als langfristige Alternative zu den SBB-Planungen mit Eppenbergtunnel, Chestenberg- und Honeret-Tunnel eine wesentlich längere Neubaustrecke zur Diskussion, die ab Schlieren bis in den Raum Rothrist führen und dort an die NBS Richtung Bern anschliessen würde. Das würde laut der Studie langfristig eine Fahrzeit von 45 Minuten für die Strecke Zürich – Bern ermöglichen. Als erste Etappe könnte der rund 19 Kilometer lange Abschnitt von Schlieren nach Gexi (bei Lenzburg) realisiert werden. (mr)

Welche Zukunft für den WLV?

Der von SBB Cargo betriebene Wagenladungsverkehr (WLV) steht einmal mehr auf dem Prüfstand: Trotz zahlreicher Restrukturierungsprogramme ist er nach wie vor defizitär. Mit dem Ziel, 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen, überprüft SBB Cargo derzeit wieder einmal das Bedienungsnetz. Obwohl in den letzten zehn Jahren die Zahl bedienter Bahnhöfe stark zurückgegangen ist, steht mehr als die Hälfte der Verladeplätze zur Diskussion. Diese sind laut SBB Cargo allesamt schwach frequentiert. Welche davon in Zukunft noch bedient werden, soll „in Absprache mit den Kunden, dem UVEK und dem BAV“ entschieden werden.

Wird das WLV-Netz weiter verringert, wird SBB Cargo auch weniger Rollmaterial benötigen. Das hat Auswirkungen auf die Güterwagenflotte: Laut „kontakt.sev“, der Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, will SBB Cargo im Jahr 2012 viel weniger Wagen in Bellinzona revidieren lassen als bisher. Die Rede ist von einem Rückgang um 80 % oder 80 000 Jahresarbeitsstunden, was etwa 50 Vollzeitstellen betrifft. In den letzten zwei Jahren hingegen habe SBB Cargo dem Werk extreme Arbeitsspitzen beschert und dieses so daran gehindert, ande-