

Roll out des ersten SBB LRZ für den längsten Eisenbahntunnel der Welt

Bei der Windhoff Bahn und Anlagentechnik GmbH in Rheine hat im Juni 2014 das Roll Out des ersten Lösch- und Rettungszuges LRZ 2014, versehen mit den Wappen des Kantons Uri, für den neuen Gotthard Basistunnel stattgefunden.



Die Einheit Lösch- und Rettungszug ist 4 teilig und wird ergänzt um einen Hilfswagen. Der Basiszug

besteht aus 2 Rettungsfahrzeugen (XTmas 99 85 9174 011 und XTmas 99 85 9174 021), einem Gerätefahrzeug (XTmas 99 85 9177 011) und einem Tanklöschwagen (Xans 99 85 9375 011). Der Auftraggeber hat in seinem Konzept vorgesehen, den Hilfswagen in der Zugmitte einzusetzen. Damit stehen den Einsatzkräften im Ereignisfall die gesamten schienengebundenen Einsatzmittel in den beiden je 57 Kilometer langen Tunnelröhren zur Verfügung.

Die selbstfahrende Zugeinheit hat eine Gesamtlänge von ca. 110 Metern und ein Eigengewicht in aufgerüstetem Zustand von ca. 380 Tonnen. Die maximale Fahrgeschwindigkeit kann 100 km/h betragen.

Die Zugkomposition wurde vorzeitig an die Schweizerischen Bundesbahnen SBB ausgeliefert um eine Ausstellung bei der Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich zu ermöglichen. Nach der Auslieferung erfolgen weitere Tests und Inbetriebnahmen sowie die Schulung und das Training der späteren Besatzungen. Zu den Tests gehört auch eine Überprüfung der Technik in einer Klimakammer. Es werden die Einsatztemperaturen bis zu minus 20°Celsius simuliert.



Eine wesentliche Komponente ist das Zugsicherungssystem. Der Lösch- und Rettungszug wird nach der Vorinstallation in Rheine abschliessend in der Schweiz mit dem European Train Control System ETCS ausgerüstet und in Betrieb genommen.

Bislang hat Windhoff 10 Zugkompositionen seit dem Jahr 2004 in den Varianten 3- oder 4-teilig an die SBB und BLS ausgeliefert.

Die jetzt ausgelieferte Einheit sowie eine weitere werden an den Tunnelportalen in Erstfeld und Bodio stationiert. Die beiden Lösch- und Rettungszüge sind in das Sicherheitskonzept des Tunnels eingebunden, der im Jahr 2016 eröffnet wird.

(Text + Bilder: J.P. Baebi, 01.08.2014)

Bahnhof Altdorf

Die SBB wird bis zirka Mitte 2021 den Bahnhof in Altdorf ausbauen und fit machen für Züge, die durch den Gotthard-Basistunnel fahren. Nun haben sich das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Kanton Uri und die SBB darauf geeinigt, welche Züge wie häufig

den neuen Kantonsbahnhof Uri bedienen werden.

Der zweistündlich verkehrende Intercity Basel-Lugano, der durch den Gotthard-Basistunnel geführt wird, wird nach der Fertigstellung des Kantonsbahnhofs in Altdorf halten. Zudem soll ein Zug über die Bergstrecke Altdorf – neben Flüelen und Erstfeld – stündlich bedienen. Halten wird überdies der in der Hauptverkehrszeit verkehrende «Innerschweizer Sprinter» Erstfeld–Zürich.

Die Umbauarbeiten für den Kantonsbahnhof Uri werden aufgrund der zahlreichen Baustellen auf der Nord-Süd-Achse Gotthard erst nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels Ende 2019 in Angriff genommen werden können. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs ist deshalb Mitte 2021 vorgesehen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Planungsphase. Es umfasst die Verlängerung der Perrons von heute 220 auf 420 Meter, Anpassungen der Gleis- und Signalanlagen sowie die Verlängerung der Personenunterführung mit neuen Rampen und Treppenaufgang.

Bis der neue Kantonsbahnhof in Altdorf Mitte 2021 in Betrieb genommen wird, sollen nach dem Willen von BAV, Kanton Uri und SBB erste Intercity-Züge, die ab Ende 2016 durch den Gotthard-Basistunnel verkehren, in Flüelen halten. In den Jahren 2017 bis 2019 kann das angestrebte zweistündliche Angebot allerdings wegen der Baustellen auf der Ostseite des Zugersees und auf der Axenstrecke noch nicht realisiert werden. Ein definitiver Entscheid zu den Halten in Flüelen kann erst aufgrund der Erkenntnisse aus dem Testbetrieb im Gotthard-Basistunnel gefällt werden. Dieser findet von Herbst 2015 bis Frühling 2016 statt.
(Text: J.P. Baebi, Steinen 09.07.2014)

Falls der Schnee rutscht

Vorsorge für allfällige Lawinenabgänge in der Leventina

400 Meter Schutzpalisaden, ein riesiger Schneewall und ein Alarmsystem für – oder besser gesagt gegen – den Super-Gau: Mit diesen Massnahmen bereitet sich die SBB auf einen allfälligen Lawinenabgang in der Leventina vor.

Noch nie gab es auf der Alpensüdseite so viel Schnee: Die Leventina versinkt in der weissen Pracht. Was die einen freut, fordert die anderen: Obwohl momentan die Situation noch nicht kritisch ist, haben sich die Fachspezialisten der SBB dazu entschieden, präventiv Schutzmassnahmen zu ergreifen. Ein rascher Anstieg des Thermometers oder weitere Schnee- und Regenfälle könnten nämlich in den kommenden Wochen zu mächtigen Nassschneelawinen führen, die - je nach Grösse – auch vor den Geleisen nicht Halt machen würden.

Rasches Handeln ist nötig.



Drei Mal wurde das Bahntrasse bei Rodi-Fiesso bisher verschüttet: 1883, 1888 und 1972. Mit den Schutzmassnahmen soll die Sicherheit und die Verfügbarkeit der wichtigen Gotthard-Strecke gewährleistet werden. Eine mehrtägige Sperre der Gotthardstrecke hätte ein Chaos zur Folge und käme deutlich teurer zu stehen als die präventiven Schutzmassnahmen. Wäre der neue Gotthard-Basistunnel bereits in Betrieb, könnten wir das Risiko einer

Streckensperre eingehen.

Palisaden und ein Wall zum Schutz

Mit Hochdruck arbeiten deshalb seit einer Woche ein gutes Dutzend Männer in Rodi-Fiesso und bringen rund 50 Schutzpalisaden an. Diese werden mit je zwei vier Meter langen Ankern im Boden befestigt. Die Schutzpalisaden sollen eine allfällige Lawine in die Breite drücken und sie damit möglichst unschädlich machen. Zusätzlich bietet rund 40 Meter nach den Lawinen-Schutzreihen ein hoher Schneewall einen weiteren natürlichen Schutz gegen drohende Lawinen. Allerdings würden die Schutzverbauungen eine Riesen-Lawine nur schwer aufhalten. Damit die Sicherheit gewährleistet ist, haben wir ein Alarmsystem angebracht, das mit einer Reissleine gekoppelt ist. Eine gewaltige Lawine löst dieses aus und die Züge werden automatisch gestoppt. Zusätzlich wird ab einer bestimmten Gefahrenlage das Gelände rund um die Uhr von Experten überwacht.

(Text und Bilder: J.P. Baebi, 11.03.2014)

Vernehmlassung zum Güterverkehrsgesetz

SBB Cargo ist seit vielen Jahren das Sorgenkind im Hause SBB. Die Eidgenossenschaft als Besitzerin plant nun mit einem neuen Gütertransportgesetz den Befreiungsschlag, nachdem sich jagende Reorganisationen nie den erhofften Durchbruch brachten. Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, äussert sich in der Vernehmlassung kritisch zum Gesetzesentwurf.

Neu zu schaffende Instrumente wie ein Netznutzungskonzept sind eine gute Idee, um dem Güterverkehr den ihm zustehenden Platz zu sichern. Allerdings wird diese gute Absicht gleich wieder zunichte gemacht, wenn einerseits für die zusätzliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene keine Ziele formuliert werden, zweitens sogar die bisherige Pflicht von SBB Cargo, Einzelwagenladungsverkehr anzubieten, aufgehoben wird. So besteht die reale Gefahr, dass sich die SBB aus dem nationalen Güterverkehrsgeschäft zurückzieht und die verbleibenden Eisenbahn-Gesellschaften sich auf den lukrativen Ganzzugs- und Transitverkehr fokussieren, was nichts anderes als Rosinenpickerei für einzelne darstellt und erst noch dazu führt, dass noch mehr Gütertransporte auf die ohnehin überlasteten Strassen verlegt werden.

Damit wird die bereits heute von den Verladern immer wieder bemängelte fehlende Planungssicherheit noch vergrössert. Zudem widerspricht ein Rückzug aus dem internen Güterverkehr in der Fläche dem bereits mehrere Male deutlich geäusserten Volkswillen in Parlament wie in Abstimmungen. Wie unter solchen Bedingungen die im Gesetzesentwurf genannten Fördermassnahmen greifen sollen, bleibt schleierhaft.

[Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz](#)

(Text: J.P. Baebi, 18.08.2013)

Gotthard: Verlagerung auch im Schweizer Binnenverkehr

Mit innovativen Konzepten schaffen die Bahnen auch am Gotthard neue Möglichkeiten für den Gütertransport. So verkehren seit kurzem zwischen Oensingen SO und Stabio TI die Pendelzüge des Coop-Unternehmens railCare. Auch SBB Cargo setzt solche Linienzüge ein und plant eine Shuttle-Verbindung ins Tessin.

Am Anfang stand bei Coop das Ziel, bis ins Jahr 2023 weitgehend CO₂-neutral zu werden. Die Reduktion des Schadstoffausstosses der Lastwagen spielt dabei eine wichtige Rolle. So will der Detailhändler seine Waren künftig weniger weit mit Lastwagen transportieren und vermehrt die Bahn nutzen. Auch SBB Cargo setzt in der Schweiz auf den kombinierten Verkehr mit Shuttlezügen und Wechselbehältern, die sowohl auf Lastwagen als auch auf Bahnwagen transportiert werden können. Damit können Millionen von Transportkilometern auf Schweizer Strasse vermieden werden. Dies, obwohl die Strecken im internationalen Vergleich eher kurz sind.

Die Coop-Tochter railCare betreibt unterdessen mehrere Verbindungen mit Shuttlezügen. Sie fahren auf der Ost-Westverbindung von Felsberg GR nach Daillens VD und zurück. Sie verkehren auch zwischen dem Mittelland und dem Wallis durch den Lötschberg. Seit Dezember 2012 bedienen die Züge nun auch die Strecke zwischen Oensingen SO und Castione im Südtessin. Sie haben Frischwaren und anderes für die Tessiner Coop-Filialen dabei. Die Behälter werden in Castione auf Lastwagen umgeladen, die für die Feinverteilung sorgen. Der Zug fährt dann weiter nach Stabio an der italienischen Grenze. Dort werden Früchte- und Gemüsecontainer aus Italien vom Lastwagen auf die Bahn umgeladen, bevor der Shuttlezug nach Oensingen zurückfährt.

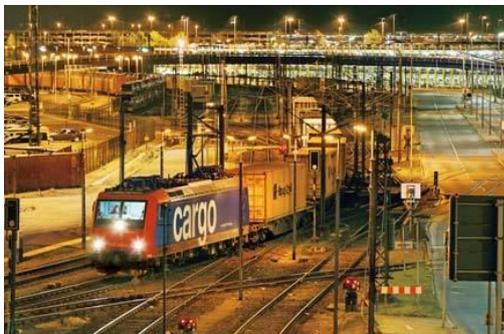


Bild SBB

SBB Cargo schickt ihre Shuttlezüge heute zwischen den Umschlagterminals in Dietikon ZH und Renens VD nach fixem Fahrplan hin und her. Es gibt in jeder Richtung zwei Verbindungen pro Tag. SBB Cargo preist ihre Dienstleistung damit an, dass man mit der Nachmittagsverbindung die Staus auf der A1 umfährt und mit der Nachtverbindung auch dann transportieren kann, wenn für die Lastwagen das Nachtfahrverbot gilt. Ebenso verkehrt ein Pendelzug zwischen Neuendorf AG und Gossau SG, der Tiefkühlprodukte der Migros in Wechselbehältern transportiert. Allein damit werden laut SBB Cargo

pro Jahr rund 3000 LKW-Fahrten auf der Strasse vermieden. Das Unternehmen will in der Schweiz weitere solche Linien aufbauen, unter anderem eine durch den Gotthard. In Cadenazzo TI hat SBB Cargo bereits das Terminal gebaut, bei dem die Lastwagen direkt neben die Gleise fahren können. Damit werden die A2 und der Gotthard-Strassentunnel von einem Teil des Lastwagenverkehrs entlastet.

SBB Cargo und railCare leisten schon heute innerhalb der Schweiz einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das passt gut zu den Zielen der Alpen-Initiative und zum Alpenschutzartikel, der insbesondere die Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Grenze zu Grenze verlangt.

(Text: J.P. Baebi 05.06.2013)

Stellungnahme zur Vernehmlassungsgrundlage für den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr

Verfasser: Arbeitsgruppe Ressort Güterverkehr & Infrastruktur

Datum: 22. November 2012 / 3. Dezember 2012,

zur Stellungnahme
(12.01.2013)

Alpenregionen befürworten Einführung einer Alpentransitbörse

Zur Bekämpfung der negativen Auswirkungen des Transitverkehrs im Alpenraum haben sich am Sonntag in Lyon Vertreter der Alpenregionen für die Einführung eines neuen Verkehrsmanagement-Systems - "wie beispielsweise einer Alptransitbörse" - ausgesprochen.

Politische Vertreter der Alpenregionen der Schweiz, Frankreichs, Österreichs und Italiens haben sich am Transport Forum in Lyon auf ein gemeinsames Vorgehen beim Transitverkehr geeinigt, wie die Zentralschweizer Regierungskonferenz mitteilte. Der Urner Regierungsrat Markus Züst nahm als Vertreter der Zentralschweiz und des Tessins am Forum teil.

In einer Resolution bekräftigen die Teilnehmer ihren Willen, ihre Massnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene künftig besser zu koordinieren. Die Resolution beruht auf den Ergebnissen einer dreijährigen Analyse des Transitverkehrs im gesamten Alpenraum im Rahmen des Projekts

"iMONITRAF": <http://www.imonitraf.org/i4Def.aspx?TabId=364&lang=en> ".

Für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement seien aber weitergehende Massnahmen nötig, heisst es im Communiqué. Die Alpenregionen fordern daher von den Nationalstaaten und der EU die Einführung eines Verkehrsmanagement-Systems, wie beispielsweise eine Alpentransitbörse. Bis im Herbst 2012 wird konkretisiert, wie die Zusammenarbeit weitergeführt werden kann.

Gütertransitverkehr durch die Schweiz auf die Schiene?

Oft wurden in den vergangenen Monaten die stockenden Ausbauten der Zulaufstrecken zu den NEAT-Basistunnels in unseren Nachbarländern Deutschland und Italien angeprangert.

[... Mehr](#)

