



Die Fernverkehr-Kiss-Mischtraktion der RVD RABe 511 114 und 118 sowie des IRD RABe 512 002 absolvierte im Frühling zahlreiche Stromabnehmer-Messfahrten mit v_{max} 176 km/h auf der Bahn-2000-Strecke. Bei Mumenthal in der Nähe von Langenthal am 30. 4. 2024.

Foto: T. Keller

La rame composée des RABe 511 114 et 118 (Kiss Duplex Regio) et de la RABe 512 002 (Kiss Duplex Interregio) a effectué plusieurs courses de mesure des pantographes à des vitesses jusqu'à 176 km/h sur la ligne Rail 2000. Près de Mumenthal, à proximité de Langenthal, le 30. 4. 2024.

Schweiz

SBB-CFF-FFS

SBB/Anlagen CFF/Installations fixes

Der neue Spurwechsel südwestlich von Satigny (EA 6/24) trägt den fahrdienstlich nicht verwendeten Namen Mandement (Gegend, in welcher er liegt) und ist wie die ganze Strecke La Plaine–Meyrin im eStw Simis W von Meyrin zentralisiert.

In Palézieux-Village und Châtillens ist der Bahnzugang nun BehiG-konform. Das Kreuzungsgleis in Châtillens ist perronlos. Das Anschlussgleis zum ehemaligen Werk der Bahntechnikunternehmung EFSA wurde aufgehoben, sie hat ihr Werk in Châtillens nach dem Umzug nach Romont (EA 1/21) letztes Jahr abgebrochen.

Der Bahnhof Granges-Marnand wird im Juli BehiG-konform sein, die Haltestelle Henniez im August, der Bahnhof Moudon Anfang 2025.

In der Multifunktionsstelle Faido des GBT hat der Hersteller Elkuch im Mai nach acht Monaten intensiver Planungs- und Konstruktionsarbeiten das neue Spurwechseltor montiert. Der modulare Edelstahl-Tragrahmen und die feuerfesten Abdeckplatten werden vor Ort zusammengesetzt. Der integrierte Isolator erlaubt die Umschliessung der Fahrleitung unter Spannung. Ein raffiniertes Antriebs- und Verriegelungskonzept, welches ein unkontrolliertes Bewegen der Torflügel ausschliesst, öffnet und schliesst das Tor in weniger als 2 Minuten und erfüllt die Sicherheitsstufe SIL-4. Im Ereignisfall oder bei Stromausfall können die Torflügel mittels Handkurbel einfach bedient werden. Die Steuerung ist in das Tunnel-Leitsystem eingebunden und erlaubt die Fernbedienung und Überwachung des Tors.



Foto: SBB

Über den offenen Einschnitt am nördlichen Bahnhofende von Stettbach wollen die Städte Zürich und Dübendorf sowie die SBB eine Passerelle als Quartierverbindung mit Zugang zum Perron mit Treppe und Lift errichten. Die Pläne lagen im Mai auf. Der Bau soll Sommer 2025 bis Herbst 2026 erfolgen.

SBB/Triebfahrzeuge CFF/Véhicules moteurs

Der Verwaltungsrat hat die Beschaffung von 129 Streckenloks für SBB Cargo genehmigt. Die Ausschreibung wurde Anfang

2024 lanciert. Gemäss Beschaffungsrecht muss sie nicht öffentlich sein. Ein Vertrag soll im Herbst unterzeichnet werden. Sie sollen 2027–2035 abgeliefert werden. Die erste Tranche wird 36 Stück umfassen.

Es soll eine «schweiztaugliche Standardlokomotive» sein, die in der Schweiz vom Einzelwagenladungsverkehr über Ganzzüge bis zum kombinierten Verkehr eingesetzt werden kann. Sie muss mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ausgestattet werden können.

SBB Cargo erwartet mit der Standardisierung und Modernisierung rund 60 % tiefere Betriebskosten (vor Abschreibungen).

Zunächst werden in den nächsten Monaten die ersten der Vectron 193 051–085 erwartet. Sie werden als Übergangslösung für 8 Jahre von LokRoll 3 gemietet, mit Northrail (NRail) als Fahrzeughalter (EA 9/22, 4/23). Die ersten Loks können seit Frühling bei Siemens im Rot-Blau von SBB Cargo beobachtet werden

Zuerst werden die bis zu 60 Jahre alten Stufenschalterloks Re 420 und nicht hauptrevidierte Re 620 ersetzt.

Im Rahmen der Rollmaterialstrategie bewertet SBB Cargo auch Rangierlokomotivtypen, mit denen 2025 Typentests durchgeführt werden sollen.

Die Re 620 046 und 048 wurden Anfang Juni nach Kaiseraugst zur Wiederverwertung bei Thommen gebracht. Sie waren zuerst 2 Jahre in Full bzw. RBL abgestellt, danach 2 Jahre im Werk Bellinzona. Die Re 620 046 durchlief nie eine R3-Revision und erhielt aufgrund schwerer Sprayschäden die Cargo-Lackierung und Scheinwerfer im Juli 2017 unabhängig von einer Revision.

Die nächste Generation sechsteiliger Doppelstocktriebzüge für den S-Bahn-Verkehr ist nach fast zweijähriger Vorbereitung seit Mitte Juni bis am 30. Januar 2025 ausgeschrieben. 116 Einheiten sollen Ende 2025 fest bestellt und in den 2030er-Jahren abgeliefert werden. Weitere 84 Einheiten werden als Option vereinbart, auch in Varianten Fernverkehr bzw. komplett ohne Sitzgruppen im unteren Stock. Gemäss der aktuellen Beschaffungspolitik der SBB werden



Die Gem 2/2 1096 und der Fd 351 standen am 7. 6. 2024 im AB-Bahnhof Wil SG (früher Frauenfeld–Wil-Bahn). Dahinter fährt der ABe 4/8 7004 als S15 nach Frauenfeld aus.

Foto: J. D. Lüthard

La Gem 2/2 1096 et le Fd 351 se trouvaient le 7. 6. 2024 en gare de Wil SG AB (anciennement Frauenfeld–Wil-Bahn). A l'arrière-plan, un train S15 pour Frauenfeld assuré par l'ABe 4/8 7004.