Die neue Heitersberglinie = La nouvelle ligne du Heitersberg

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **48 (1975)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773512

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die neue Heitersberglinie

Die starke Verkehrsbelastung der Strecke Brugg–Baden–Zürich beansprucht die vorhandenen Bahnanlagen, insbesondere die Bahnhöfe Brugg, Baden und Turgi, so intensiv, dass teilweise die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht werden. Die baulichen Erweiterungsmöglichkeiten sind durch die topographischen und städtebaulichen Gegebenheiten bedingt und sehr begrenzt. Zudem wurde mit der Zustimmung zur sogenannten Kleinen Bahnverlegung im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung Baden auf die Möglichkeit eines späteren mehrspurigen Ausbaues des Abschnittes Baden–Wettingen endgültig verzichtet. Mit der auf 1981 zu erwartenden Inbetriebnahme des voll ausgebauten neuen Rangierbahnhofes im unteren Limmattal und der damit verbundenen Verkehrszunahme könnte daher ein reibungsloser Betriebsablauf zwischen Brugg und Zürich nicht mehr voll gewährleistet werden.

Eine wesentliche Entspannung in der Betriebsabwicklung wird erreicht, wenn es gelingt, die verschiedenen Verkehrsströme so zu entflechten, dass auf der bisherigen Stammlinie Brugg–Baden–Zürich vorwiegend nur diejenigen Züge geführt werden, die auf den zwischenliegenden Bahnhöfen und Stationen anhalten, während die auf dem ganzen Streckenabschnitt ohne Halt durchfahrenden Güterzüge und Städteschnellzüge auf eine neue Linie umgeleitet werden. Diese Umfahrungsmöglichkeit ist nun geschaffen worden, indem die vorhandenen Bahnanlagen Rupperswil–Lenzburg–Mellingen durch einen neuen Streckenabschnitt ergänzt wurden, der vor Mellingen vom bestehenden Bahntrassee abzweigt und mit einem rund 5 km langen Tunnel durch den Heitersberg zum Bahnhof Killwangen führt, wo er wieder in die bestehende Linie Baden–Zürich einmündet und dort auch den Anschluss an den neuen Rangierbahnhof Limmattal vermittelt.

Im Hinblick auf den Schnellverkehr wurden auch die Anlagen des Abschnittes von Mellingen bis Rupperswil den neuen Aufgaben angepasst. Der bisher eingleisige Streckenabschnitt zwischen den Abzweigpunkten Mellingen und Gexi (zwischen Othmarsingen und Lenzburg) mit den einfachen Sicherungsanlagen und den zum Teil engen Kurven und starken Neigungen ist zu einer modernen, doppelspurigen Schnellverkehrslinie für 140 km/h ausgebaut worden. Zu diesem Zweck mussten bei Mellingen die vorhandene Reussbrücke in eine neue zweigleisige Brücke umgebaut und die Strecke bis Mägenwil begradigt werden. Mägenwil, Othmarsingen und vor allem Lenzburg wurden grosszügig erweitert. Der Umbau von Rupperswil zum kreuzungsfreien Abzweigbahnhof steht noch bevor.

Der Anschluss der neuen Heitersberglinie an die aargauische Südbahn ist vorhanden. Die einspurige Linie zwischen Othmarsingen und Hendschiken ist aber schon durch die Umleitung eines Teils des Güterverkehrs Basel–Gotthard über die Bözberglinie und die neue Verbindungslinie bei Brugg stark belastet. Um die Südbahn vollwertig an die Heitersberglinie anschliessen zu können und damit für den Güterverkehr vom Gotthard über Wohlen eine leistungsfähige Verbindung nach dem Rangierbahnhof Limmattal zu erhalten, wurde der Streckenabschnitt Othmarsingen–Hendschiken ebenfalls doppelspurig ausgebaut.

Um auch den von Basel nach dem neuen Rangierbahnhof Limmattal fliessenden Güterverkehr von der Stammlinie Brugg–Baden fernhalten zu können, wird vorgesehen, diesen Verkehr inskünftig ebenfalls vom Bözberg über die in Brugg neu gebaute Verbindungslinie nach Birrfeld zu führen und von dort über eine noch zu erstellende Geleiseschleife nach Mägenwil und damit in die Heitersberglinie zu leiten. Es steht noch nicht fest, wann diese Verbindung gebaut wird.

Für den Personenverkehr bringt die Eröffnung der Heitersberglinie eine Umgestaltung der Schnellzugsfahrpläne mit sich. Die Abfahrten und Ankünfte in Zürich HB wiederholen sich für die meisten Linien systematisch im Stunden- oder Zweistundentakt. Die Städteschnellzüge Zürich–Bern–Genf und einige Schnellzüge der Jurafusslinie befahren die neue Linie, die um 8 km kürzer ist und eine Fahrzeiteinsparung von vorläufig 7, später rund 10 Minuten ermöglicht. Die alte Linie wird von den übrigen Schnellzügen mit Halt in Baden und Brugg bedient.

La nouvelle ligne du Heitersberg

L'important trafic de la ligne Brugg–Baden–Zürich sollicite les installations et notamment les gares de Brugg, Baden et Turgi dans une mesure qui atteint la limite de leur capacité. Les possibilités d'extension sont restreintes par les conditions topographiques et d'urbanisme, notamment à Baden où la solution adoptée pour l'assainissement du trafic empêche toute adjonction de voies supplémentaires entre cette ville et Wettingen. Avec la mise en service intégrale de la nouvelle gare de triage du Limmattal en 1981 et l'accroissement de trafic qui en résultera, il n'aurait donc plus été possible d'assurer entre Brugg et Zurich un déroulement correct de la circulation des trains.

Seule une séparation des différents courants de trafic permet de remédier à cette situation. Il s'agit dès lors de ne maintenir sur la ligne Brugg–Baden–Zurich que les trains qui assurent la desserte de ces gares et des stations intermédiaires. Les trains intervilles et les convois de marchandises qui ne s'arrêtent pas sur tout ce parcours doivent donc être détournés par un autre itinéraire. Cette possibilité vient d'être créée: elle utilise la ligne existante Rupperswil–Lenzbourg–Mellingen, puis un nouveau tracé bifurquant avant Mellingen et traversant le Heitersberg par un tunnel d'environ 5 km. Cette nouvelle liaison rejoint la ligne Baden–Zurich à Killwangen d'où elle accède également à la nouvelle gare de triage du Limmattal.

En fonction de la circulation de trains rapides, la ligne Mellingen–Rupperswil a dû subir différents travaux d'amélioration. La section à voie unique située entre les bifurcations de Mellingen et de Gexi (entre Othmarsingen et Lenzbourg) était dotée d'installations de sécurité appropriées au faible trafic, de courbes serrées et d'un profil défavorable. C'est maintenant une ligne moderne à double voie, apte au service des trains directs circulant à 140 km/h. Le pont sur la Reuss, près de Mellingen, a fait place à un ouvrage à deux voies. Les gares de Mägenwil, Othmarsingen et surtout Lenzbourg ont été transformées et agrandies. A Rupperswil, il est encore prévu d'aménager ultérieurement une gare de bifurcation moderne avec saut-de-mouton.

La nouvelle ligne du Heitersberg est directement reliée à celle du Sud argovien par le tronçon Othmarsingen–Hendschiken qui a été mis à double voie. Il est utilisé par les trains de marchandises circulant d'une part entre la future gare de triage du Limmattal et le Saint-Gothard, par Wohlen, d'autre part entre Bâle et le Saint-Gothard par le Bözberg et le nouvel évitement de Brugg.

Dans une phase ultérieure, il est encore prévu de libérer l'artère Brugg–Baden des trains de marchandises reliant Bâle au triage du Limmattal. Du Bözberg, ils seraient dirigés sur le nouvel évitement de Brugg, Birrfeld, un raccordement à réaliser pour atteindre Mägenwil et le Heitersberg.

Pour les voyageurs, la mise en service de la ligne du Heitersberg entraîne une refonte des services de trains directs. Les départs et arrivées en gare de Zurich se répètent systématiquement d'heure en heure, ou toutes les deux heures, sur la plupart des lignes. Les trains intervilles Zurich–Berne–Genève et certains trains directs de la ligne du Pied du Jura empruntent la nouvelle ligne qui constitue un raccourci permettant de gagner 8 km et 7 minutes (une dizaine ultérieurement). L'ancien itinéraire reste utilisé par les autres trains directs qui desservent les villes de Baden et de Brugg.

Farbphoto A. Winkler ▸

SWISS-EXPRESS