Die Modernisierung der DPZ-Wagen zu DPZplus und HVZ

Die ersten beiden modernisierten S-Bahn-Doppelstockwagen Bt DPZplus 50 85 86-33 096-3 SBB-CH und AB DPZplus 50 85 36-33 096-4 SBB-CH wurden am 8. Dezember den Medien vorgestellt und tags darauf ins Servicecenter Zürich Altstetten überführt, wo sie zusammen mit einem B NDW (EA 6/11) und der modernisierten Re 450 071 (EA 8/11) als erster DPZplus ausgiebig geprüft und anschliessend abgenommen werden. U.a. muss das Zusammenspiel von modernisierten Wagen und nicht modernisierten Re 450 sowie die Vst von DPZplus und DPZ getestet werden; die Re 450 071 funktioniert bereits mit den nicht modernisierten Wagen. Der kommerzielle Einsatz soll im Sommer beginnen; Ende 2017 sollen alle DPZ modernisiert sein. Das Programm durchlaufen 2 x 113 Wagen der SBB sowie alle 6 Wagen der beiden SZU-DPZ (ex SBB).

Die Modernisierung der Bt und AB ist ein wesentlicher Teil des Projektes Lion (EA 7/10) und umfasst u.a.: Rostsanierung des Kastens, Einbau einer Klimaanlage (anstelle des WC im AB), Kundeninformationssystem (innen und aussen), Videoüberwachung und Notsprechstellen sowie Steckdosen in der 1. Klasse, Erneuerung der Oberflächen (brandschutznormgerechte Innenverkleidungen, Bodenbeläge, Schmutzschleusen mit Kennzeichnung der 1. Klasse), neue Polster und Sitzbezüge (unverändertes Sitzgefühl), Umwandlung der nicht durch Technik belegten Plattform (ehemalige Nicht-WC-Seite mit 8 Sitzplätzen) des AB in eine Einstiegs- und Stehplatzzone, Sanierung der Türsteuerung inkl. Türtaster und Einklemmschutz, Diagnosesystem für den technischen Unterhalt. In den DPZplus wird für knapp 400 Sitzplätze nurmehr ein einziges, aber behindertengerechtes und geschlossenes WC im B NDW zur Verfügung stehen.

Der Anstrich wird unverändert erneuert. Auffällige äussere Merkmale sind die Lüftungsgitter der Klimaanlage einseitig an einem Kastenende der DPZplus-Wagen sowie das Pfeilkreuz auf den Fronten der Bt und der Re 450 gemäss den allerneuesten Gestaltungsrichtlinien. Seit den Re 4/4^{II} Swiss-Express waren Pfeilkreuze nicht mehr üblich. Siehe auch EA 11/11 unter SBB/Triebfahrzeuge. Die Frontbeleuchtung der Bt wird wie bei den Re 450 auf LED umgebaut.

Die Bt erhalten an der 5. und 6. Stelle der TSI-UIC-Nummer die neue Zahl 86 für doppelstöckige Steuerwagen. Dafür wird wie bereits bei den ABt Dosto oder ABt Domino bei der Laufnummer (9. Stelle der Gesamtnummer) auf die früher bei den SBB übliche 9 für Steuerwagen verzichtet und ab 000 nummeriert.

Die in den DPZ durch B NDW abgelösten 113 B werden in B und AB HVZ (Hauptverkehrszeit) umgebaut und zusammen mit den 30 modernisierten Re 420 (EA 9/11) in 13 HVZ-Pendelzügen eingesetzt (siehe auch SBB/Betrieb und Verkehr). Diese Wagen durchlaufen ein reduziertes Modernisierungsprogramm, u.a. wird auf die Klimaanlage und die Steckdosen in der 1. Klasse verzichtet, und die Oberflächen werden nur teilweise erneuert. 35 Wagen werden zu AB umgebaut, mit dem gleichen Sitzmodell wie bisher in der 1. Klasse der DPZ, aber mit dem Polster und Bezug der DPZplus. Auch der Sitzteiler entspricht weitgehend jenem in den bisherigen AB, er stimmt nicht mit dem Fensterteiler der ehemaligen B überein. Die AB erhalten ein geschlossenes WC mit Bioreaktor, während das offene WC der B entfernt wird.

Die Wagen DPZplus sind neu mit der Vst 6b ausgerüstet, die Wagen HVZ mit der Vst 6c, weshalb sie nicht mehr miteinander kompatibel sind. Die Vst 6a (der nicht modernisierten DPZ) und 6b müssen jedoch für eine wirtschaftliche Fahrzeugdisposition kompatibel sein. Einige wenige Funktionen der Vst 6b können erst nach dem Abschluss des Modernisierungsprogramms aufgeschaltet werden. fr

Der erste Bt DPZplus 50 85 86-33 096-3 CH-SBB im IW Olten am 8.12.2011. Äusserliche Erkennungsmerkmale sind das Pfeilkreuz auf der Front und die Lüftungsgitter der neuen Klimaanlage (rechts).
Fotos: J.D. Lüthard, S. Frei

La première Bt DPZplus 50 85 86-33 096-3 CH-CFF aux ateliers d'Olten, le 8.12.2011. Reconnaissable de l'extérieur par la croix fléchée sur la partie frontale et aux grilles d'aération pour la nouvelle climatisation (à droite).

Für die Elektrifizierung der DB-Strecke durch den Klettgau hat nur eine einzige Unternehmung eine obendrein noch zu teure Offerte eingereicht. Weil zudem die DB auf die BAV-Bewilligung des Doppelspurausbaus im Klettgau wartet, verzögert sich die Realisierung der Schaffhauser S-Bahn.

Zwischen den Stationen Leuggelbach und Luchsingen-Hätzingen wurde im November beim Km 77.9 der bisher unbewachte Bahnübergang Allmeind für 0,18 Mio. Fr. mit einer Sicherheitsanlage Typ «Micro» ausgerüstet, d.h., die Andreaskreuze wurden mit Strassen-Lichtsignalen ergänzt. Sie werden bei der Annäherung eines Zuges über Schienenkontakte auf Gelb und anschliessend Rot geschaltet. Die Anlage gibt keine Rückmeldung an den Lokführer. Eine gestörte Anlage blinkt gelb und löst einen Alarm an die Unterhaltsdienste aus. Die SBB wollen in den nächsten Jahren weitere 10 kritische, aber wenig genutzte Bahnübergänge auf diese Weise nachrüsten, vorwiegend in der Westschweiz.

In Sargans wurde die Modernisierung der Perronanlagen auf der Rheintaler Seite erst Anfang Dezember abgeschlossen (EA 4/10). Der Hausperron am Gleis 6 und der neue Aussenperron am Gleis 7 sind beide 300 m lang und 55 cm hoch; 93 m bzw. 71 m sind überdacht. Der Aussenperron wird durch eine Personenunterführung erschlossen, die bis Mitte 2012 auf die Ostsei-