

Zentralbahn freut sich auf „Fink“ und „Adler“



Rund acht Jahre nach der Ablieferung von zehn dreiteiligen Triebwagen ABe 130 „Spatz“ für den S-Bahn-Verkehr steht bei der Zentralbahn (ZB) die Inbetriebnahme der nächsten Fahrzeuggeneration an. Dieses Mal handelt es sich um Züge für Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, die auf dem gesamten ZB-Netz verwendbar sind [1]. Beschafft werden vier Siebenteiler ABeh 150 für den Interregio-Verkehr Luzern – Interlaken Ost sowie sechs Dreiteiler ABeh 160 für flexible Einsätze als Interregio-Verstärker und im S-Bahn-Verkehr. Am 15. Februar 2012 wurde in Bussnang der erste dreiteilige Zug vorgestellt.

Bei Neufahrzeugen ist es schon fast Tradition, dass als Alternative zur eher trockenen technischen Bezeichnung leicht merkbare, mehr oder weniger kreative Wortschöpfungen gesucht werden. Nachdem die ABe 130 „Spatz“ (Schmalspur-Panorama-Triebzug) heissen, blieb die ZB in der Vogelwelt und kam für die kurzen ABeh 150 auf „Fink“, was für „flinke, innovative Niederflur-Komposition“ stehen soll. Die langen ABeh 160 werden „Adler“ genannt, was in ausgeschriebener Form „alpiner, dynamischer, leiser, eleganter Reisezug“ bedeutet.

Das neue Rollmaterial, das in erster Linie die schon recht betagten, für ihre schlechten Laufeigenschaften bekannten Reisezugwa-



Oben: In der ersten Klasse ergibt sich durch die schmalen, dicht nebeneinander angeordneten Sitze ein extrem breiter Mittelgang. Links neben dem Bildschirm des Fahrgastinformationssystems ist Platz für einen zweiten Monitor. Dieser „Infotainment“-Bildschirm, den ursprünglich nur die siebenteiligen Züge erhalten sollten, wird noch eingebaut (Foto: M. Rellstab).

Mitte: Niederflerbereich mit Plätzen zweiter Klasse und Mehrzweckabteil für den Fahrrad- und Ski-transport (Foto: A. Schmutz).

Unten links: Blick in die grosszügige Führerkabine (Foto: A. Schmutz).

Unten rechts: Dank einer Exzentrerscheibe lässt sich das Triebzahnrad mit fortschreitender Abnutzung der Laufräder in sechs Stufen um jeweils 5 mm in der Höhe verstellen (Foto: J. Lüthard).



gen der früheren Brünigbahn ablösen wird, bringt den Fahrgästen zahlreiche Verbesserungen: klimatisierte Wagen mit Panoramadach, teilweise Niederflureinstiege, Mehrzweckbereiche, behindertengerechte Toilette, Fahrgastinformationssystem; die sieben-teiligen Züge weisen überdies eine elektronische Platzreservation und je einen Bistrowagen auf.

Neben diesen positiven Aspekten fiel beim Gang durch den ersten Dreiteiler der geringe Unterschied zwischen den beiden Klassen auf. Ob ein Sitz als hart oder weich empfunden wird, ist subjektiv und wird deshalb an dieser Stelle nicht bewertet. Objektiv feststellbar ist aber, dass sich die Sitze in der um 70 Prozent teureren ersten Klasse nur in Details – in erster Linie beim Bezug und der Form der Kopfstützen – von jenen der zweiten Klasse unterscheiden. Weil die Sitze und Armlehnen nicht nur sehr schmal geraten, sondern auch die Plätze sehr dicht nebeneinander angeordnet sind, ergibt sich ein extrem breiter Mittelgang. Auch im Vergleich zum in [2] publizierten Designbild ist der Unterschied frappant. Überrascht waren offenbar auch die Zentralbahn-Verantwortlichen, die umgehend ankündigten, nach geeigneten Massnahmen zu suchen, um wenigstens den Sitzabstand etwas zu vergrössern.

Anders als anfänglich geplant werden auch die dreiteiligen Züge für „Infotainment“ hergerichtet. Das heisst, neben den nächsten Haltestellen werden auf einem zweiten Bildschirm touristische Informationen, Nachrichten und Werbung angezeigt. Eine Konzeptänderung ist auch bei den Steckdosen für Notebooks und andere elektrische Geräte vorgesehen: Nach ursprünglicher Planung sollte nur die erste Klasse dieses Komfortmerkmal erhalten. Nachdem die SBB aber begonnen haben, auch die zweite Klasse mit Steckdosen auszurüsten, will die ZB nachziehen und in der zweiten Klasse ebenfalls Steckdosen anbieten. Aus Kostengründen gilt dies aber bei den „Finken“ nur für das Hochflurabteil am Zugende sowie, bei den sieben-teiligen Zügen, für die Abteile unmittelbar vor und nach dem Bistrowagen.

Nach dem Roll-Out in Bussnang wurde der ABeh 160 001 auf drei Normalspur-Roll-schemeln nach Interlaken Ost und von dort auf eigenen Rädern nach Meiringen überführt. Noch im Februar fanden die ersten Streckenfahrten statt. Nach derzeitiger Planung sind Einsätze im kommerziellen Betrieb ab Anfang Juni vorgesehen. Im selben Monat wird mit dem ABeh 150 001 der erste sieben-teilige Zug abgeliefert. (mr)

[1] Kaufvertrag für neue Brünig-Züge unterzeichnet. SER 11/2009, S. 554 – 555.

[2] Neue Technik und mehr Komfort für die Brünig-Triebzüge. SER 8-9/2010, S. 430 – 431.

Oben: Der Bistrowagen für den ersten sieben-teiligen Zug ist im Bau (Foto: M. Rellstab).

Mitte: Der erste „Fink“ auf dem Weg von Bussnang nach Interlaken Ost in Weinfeld. Weil auf mehreren Abschnitten die Fahrleitung ausgeschaltet werden musste, übernahm die Bm 4/4 18413 die Traktion (Foto: R. Reiss, 16. Februar 2012).

Unten: Der ABeh 160 001 ist bei einer seiner ersten Probefahrten in Brienz eingetroffen. Rechts steht der 71 Jahre alte De 110 002 mit IR 2217 Interlaken Ost – Luzern (Foto: D. Heer, 27. Februar 2012).

