

## Erster Doppelstockzug für die BLS „geboren“



Seit die S-Bahn Bern vor 17 Jahren eröffnet wurde, steigen die Fahrgastzahlen stetig an. Im Dezember 2004 übernahm die BLS die Hauptverantwortung für das bis dahin gemeinsam mit den SBB erbrachte normalspurige S-Bahn-Angebot. Angebotsverbesserungen, Anpassungen beim regionalen Busnetz und die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Bern Wankdorf führten zu einem weiteren Nachfragesprung, mit dem weder die BLS noch der Kanton Bern als Leistungsbesteller gerechnet hatten. So fasste man den Einsatz von Doppelstockwagen ins Auge, und im Herbst 2005 rollten zwei für Luxemburg bestimmte Doppelstockzüge während eines Monats auf der S1 Thun – Bern – Fribourg [1]. Dann wurde es für längere Zeit still um das Thema, da der Kanton Bern eine Angebotssteigerung mit einstöckigen Zügen im Viertelstundentakt anstrebte.

Ab Dezember 2008 half eine Doppelstockgarnitur von DB Regio für einige Monate aus, um den Engpass, der durch die verspätete Ablieferung der RABe 535 „Lötschberger“ entstanden war, zu überbrücken. Die weiter steigende Nachfrage führte schliesslich zu einer Flottenpolitik, die ab 2014 doch den Einsatz von doppelstöckigen Zügen vorsah [2]. Ende März 2010 erhielt Stadler Rail den Zuschlag für die Lieferung von 28 vierteiligen Doppelstockzügen im Wert von 494 Millionen Franken [3]. Knapp zwei Jahre später, am 20. März 2012, konnten BLS-Chef Bernard Guillemon und Stadler-CEO Peter Spuhler in Erlen, wo sich das Inbetriebsetzungszentrum der Stadler-Gruppe befindet, den ersten BLS-Doppelstocker vorstellen.

Die mit der Moderation des Anlasses beauftragten „Gessler-Zwillinge“, ehemalige Mitglieder der 2008 aufgelösten Musikkabarett-Gruppe „Acapickels“, inszenierten mit Vergleichen, die oft ins Schwarze, aber manchmal etwas unter die Gürtellinie trafen, die Entstehung eines Zuges als Schwangerschaft. Der Roll-out wurde so zur Geburt – selbstverständlich, dass zu einem solchen Anlass eine „Presse-Konferenz“ stattfindet. Nachdem sich der während ziemlich genau neun Monaten ausgetragene „Dosto“ (gerechnet ab dem Bau des ersten Wagenkastens) mit Jodeln nicht bewegen liess, die aufgestellte Styropormauer zu durchbrechen, schlugen die beiden Damen härtere Töne an. Begleitet von „Heavy Metal“ kam der 216 Tonnen schwere „Säugling“ zur Welt.

Oben: Mit „Heavy Metal“ haben es die Gessler-Zwillinge geschafft, den ersten BLS-Doppelstocker RABe 515 001 aus seinem Versteck zu holen (Foto: J. Lüthard).

Mitte: Einstiegsbereich mit Aufgang zum Zwischen- und Obergeschoss. Anders als bei den neuen Doppelstockzügen für die S-Bahn Zürich gibt es Abfallbehälter auch in der zweiten Klasse nicht nur bei den Türen, sondern auch an den Sitzplätzen (Foto: J. Lüthard).

Unten: Blick in die Führerkabine. Die nach den neuesten Crash-Vorschriften gestaltete Front soll schwere Verletzungen des Lokomotivführers auch dann verhindern, wenn der Zug mit 110 km/h auf einen im Gleis stehenden Lkw prallen sollte (Foto: J. Lüthard).





Der brandneue RABe 515 001 im Schlepplauf der Am 841 012 unterwegs von Altenrhein nach St. Margrethen; dort wird die Re 420 160 die Weiterfahrt nach Erlen übernehmen (Foto: Ch. Frauenknecht, 16. März 2012).

### Keine Kompatibilität zu den SBB-Doppelstöckern

Verschärfte Crashvorschriften, die der BLS-Doppelstocker – anders als jene Züge, die Stadler an die SBB liefert – bereits erfüllt, haben zu längeren Endwagen mit neu gestalteten Frontpartien geführt. Die Züge für die Berner S-Bahn sehen nicht nur anders aus als jene der SBB, sie können auf ausdrücklichen Wunsch der BLS mit diesen auch nicht gemeinsam eingesetzt werden. Aus technischer Sicht sind die für einen vierteiligen Zug ausserordentliche Leistung von 6 MW (Dauerleistung 4 MW), die mit vier Traktionsumrichtern hohe Redundanz und die mit 1,32 m/s<sup>2</sup> extreme Beschleunigung hervorzuheben. Von 0 auf 100 km/h braucht der Zug nur 22 Sekunden (weitere technische Details und Typenzeichnungen siehe [3]).

Im Vergleich zu den seit 1999 eingesetzten Niederflur-Nahverkehrszügen RABe 525 „Nina“ dürfen sich die BLS-Kunden auf

deutlich mehr Komfort freuen, zum Beispiel mehr Beinfreiheit, grosszügige Mehrzweckabteile und ein zeitgemässes Fahrgastinformationssystem. Die Sitze sind in beiden Klassen 2+2 angeordnet; von der bei den Nina und GTW in der zweiten Klasse üblichen 2+3-Bestuhlung ist die BLS somit wieder abgekommen. Die erste Klasse mit ihren bequemen Sitzen füllt in einem der beiden Mittelwagen den ganzen Oberstock und die Hälfte des Unterstocks aus. Im zweiten Mittelwagen befindet sich unten das geräumige Mehrzweckabteil, wobei auch in allen anderen Wagen Platz für Kinderwagen oder Fahrräder vorhanden ist. Ein besonderes Gestaltungselement sind die an den Seitenwänden angebrachten, als Holzimitation ausgeführten Paneele, in der zweiten Klasse in hellem, in der ersten in dunklem Ton.

Andreas Willich, seit 2011 Leiter Personenverkehr der BLS, erinnerte daran, dass bereits im 19. Jahrhundert die Bodelibahn, eine Vorgängerin der BLS, Doppelstockwagen eingesetzt hatte – als erste Bahn der Schweiz. 1990 gab es Versuche mit einem Zürcher DPZ. Heute ist die BLS auf Doppelstockzüge angewiesen, weil sie bei gleicher Länge immerhin rund 30 Prozent mehr Kapazität bieten als ein einstöckiger Zug.

### Fahrgasteinsatz ab September

Mit den ersten Streckenfahrten eines RABe 515 ist im Mai zu rechnen. Am 4. September will die BLS in Bern den „Roll-in“ feiern. Dann soll der kommerzielle Einsatz zunächst auf der Linie S31 Münchenbuchsee – Bern – Belp beginnen. Jeder der 28 neuen Züge wird auf dieser Strecke die ersten Fahrten mit Fahrgästen unternehmen. Ab Dezember 2012 werden die Doppelstöcker etappenweise bis Ende 2014 auf den Linien S1 Fribourg – Thun, S3 Biel – Belp, S31 Münchenbuchsee – Belp und S6 Bern – Schwarzenburg eingeführt. Bis dahin sollen auf den meisten Strecken auch die Bahnsteige soweit verlängert sein, dass zwei Züge in Doppeltraktion als 200-Meter-Einheit ohne Einschränkungen halten können. (mr)

- [1] Praxisversuch der BLS mit Doppelstockzügen. SER und ERI 12/2005, S. 577 – 579
- [2] Remund, A.-B.; Reichenbach, M.: Die Flottenpolitik der BLS AG für den Regionalverkehr bis 2025. SER, ERI und EÖ 3/2009, S. 124 – 127
- [3] BLS kauft Doppelstockzüge für die S-Bahn Bern. SER 5/2010, S. 250 – 251
- [4] Versuchsbetrieb mit einem S-Bahn-Doppelstockpendelzug auf der GBS. SER 7/1990, S. 184 – 185

Die obere Etage eines der beiden Zwischenwagen ist als Abteil erster Klasse ausgestaltet (Foto: M. Rellstab).



Im Untergeschoss des zweiten Zwischenwagens befindet sich das Mehrzweckabteil mit der rollstuhlgängigen Toilette (Foto: M. Rellstab).

