

Railjet-Sicherheitsmängel am Semmering?

Seit einigen Monaten fahren die Railjet der ÖBB auch auf der Südbahn Wien – Graz. Aus einem Schreiben der Firma Siemens an die Personenverkehr AG der ÖBB wird nun bekannt, dass der Fahrzeughersteller Bedenken über Sicherheitsmängel beim geschobenen Einsatz von Railjet-Garnituren auf der Semmering-Nordrampe äussert. Der Brief im Wortlaut:

„Aufgrund von diversen Meldungen und im Rahmen unserer permanenten Produktbeobachtung sind wir auf unangenehme hohe Stösse in einem Wagen der „Railjet“-Garnituren während der Bergfahrt auf der Semmering-Nordrampe aufmerksam geworden. Besonders beim Bmpz/2-Wagen am Wagendeckel (Kinderkinoseite) wurden subjektiv starke Querschleunigungen wahrgenommen.“

Ähnliche Beobachtungen wurden schon bei den lauffechnischen Zulassungsfahrten durch die ÖBB-Produktion GmbH gemacht. Daraus wurde durch den Gutachter für die Fahrtechnik im Rahmen der Zulassung die Empfehlung abgeleitet, auf der Semmering-

Nordrampe den Railjet nur als gezogene Garnitur bergwärts zu betreiben.

Um die Problematik der hohen Querdynamik im Wagenkasten in einem ersten Schritt quantifizieren zu können, wurden von Siemens Beschleunigungsmessungen während 3 Fahrten an 2 Tagen im Juli 2012 durchgeführt.

Bei der Auswertung der Fahrsicherheit mit dem vereinfachten Verfahren nach EN 14363 ergeben sich am Semmering im Schiebetrieb nicht zu vernachlässigende Überschreitungen des laut EN 14363 definierten sicherheitsrelevanten Grenzwertes der Wagenkastenquerbeschleunigungen. Das vereinfachte Verfahren ist dabei erfahrungsgemäss eher konservativ, trotzdem können auf die Dauer unzulässige sicherheitsrelevante Grenzwertüberschreitungen von bis zu 40 % nicht ausgeschlossen werden.

Nach unserem Kenntnisstand treten diese hohen Wagenkastenquerbeschleunigungen nur auf, wenn folgende Bedingungen in Kombination vorliegen:

– Schubbetrieb

– Bogenradien unter 200 m

– grosse Gleislageabweichungen im Bereich der Stosslücken

– relativ hohe freie Seitenbeschleunigung

Die angesprochenen Grenzwertüberschreitungen treten deshalb nur in einigen, wenigen Bögen der Semmering-Nordrampe auf.

Auf Basis der bei Siemens vorliegenden Ergebnisse, erachten wir es als unsere Pflicht, Sie als unseren Kunden auf den obigen Umstand aufmerksam zu machen.

Als Abhilfemassnahme empfehlen wir, mit dem Railjet die Nordrampe nicht mehr im Schubbetrieb zu befahren (wie im Messbericht ÖBB M1399 empfohlen). Ebenfalls könnte erwogen werden, die Fahrgeschwindigkeit in den relevanten Bogenbereichen zu reduzieren (VzG – 5 bis – 10 km/h).“

Das Schreiben an die PV AG der ÖBB ist mit dem 31. August 2012 datiert. Bis zum Redaktionsschluss wurde keine Reaktion der PV AG auf die sicherheitsrelevanten Bedenken von Siemens bekannt. (ho)

Neigezüge für den Verkehr Zürich – Brüssel?

Die belgische Hauptstadt Brüssel/Bruxelles liegt Luftlinie nicht ganz 500 Kilometer von Zürich entfernt. Wer diese Strecke mit der Bahn zurücklegen will, benötigt dazu mindestens 6 h 13 min, obwohl einzelne Streckenabschnitte mit 300 oder gar 320 km/h befahren werden. Geht man von der Luftlinien-distanz aus, beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit nur gut 80 km/h.

Im Detail sieht die schnellste Verbindung wie folgt aus: Ab Zürich HB fährt man mit TGV 9222 nach Paris-Gare de Lyon und hat dann 45 Minuten Zeit, um mit der RER-Linie D zum Bahnhof Paris-Nord zu fahren. Von dort geht es mit Thalys 9375 weiter nach Bruxelles-Midi. Etwas einfacher, da ohne Bahnhofwechsel, geht es via Frankfurt in 7 h 35 min. Die direkten Züge, die den kürzesten Weg über Luxembourg nehmen, benötigen für die Strecke 7 h 51 min beziehungsweise 8 h

15 min. Den beteiligten Bahnen ist durchaus bewusst, dass alle diese Verbindungen nicht den Kundenbedürfnissen entsprechen. Dennoch zählt man in dieser Relation jährlich rund 500 000 Passagiere.

Mittelfristig strebt die Belgische Staatsbahn (SNCB) eine Fahrzeitreduktion um 38 Minuten zwischen Bruxelles und Luxembourg an. Der grösste Teil des Zeitgewinns soll mit Streckenausbauten und dem Einsatz von Neigezügen realisiert werden; je drei Minuten sollen die Straffung der Fahrzeitreserven und die Auflassung des Halts in Libramont bringen.

Erreicht werden diese Verbesserungen vermutlich frühestens 2018. Bis dann wird auch die zweite Etappe der Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Est von Baudrecourt nach Vendenheim fertiggestellt sein, die auch eine Verkürzung der Fahrzeit Strasbourg – Luxembourg ermöglicht. Mit dem Wegfall

der Lokomotivwechsel in Basel SBB und Luxembourg sowie unter Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von bis zu 220 km/h auf der Strecke St. Louis – Strasbourg scheint für die Direktverbindung Zürich – Brüssel eine Fahrzeit von etwas mehr als fünfeinhalb Stunden erreichbar.

Kommerziell interessant sind auch Teilstrecken wie Strasbourg – Luxembourg oder Luxembourg – Bruxelles mit Fahrzeiten von anderthalb bis zwei Stunden. Allerdings: Schon heute ist die Bahn auf dem Abschnitt Strasbourg – Luxembourg mit einer Fahrzeit von rund zwei Stunden durchaus konkurrenzfähig, doch gibt es nur vier Direktverbindungen pro Tag.

Klar ist somit, dass in einigen Jahren neues Rollmaterial für den Verkehr Zürich – Brüssel benötigt wird. Die SNCB schlägt den Partnerbahnen SNCF, CFL und SBB vor, vier 250 km/h schnelle Neigezüge zu beschaffen. Wie dies geschehen soll, ist offen. Eine Variante, die derzeit geprüft wird, ist der Kauf durch einen Rollmaterialvermieter; hierzu wurden verschiedene in Frage kommende Unternehmen angefragt.

Dem Vernehmen nach favorisierte man anfänglich eine Bestellungserweiterung zu den 29 Neigezügen, die die SBB ausschreiben wollten. Da die SBB inzwischen entschieden haben, Züge ohne Neigetechnik zu kaufen, entfällt diese Möglichkeit. Für eine separate Ausschreibung scheint die Stückzahl zu gering. Denkbar wäre allenfalls, die SBB-Nachbestellung von acht ETR 610 bei Alstom um zusätzliche vier Züge zu erweitern. Zudem beschafft auch die polnische PKP Intercity 20 Neigezüge des Typs „New Pendolino“, jedoch ohne Neigetechnik. (lüt/meil)



Verschiedene Wege führen von Zürich nach Brüssel. Die direkteste Verbindung über Luxembourg (violette Linie) ist die langsamste, schneller geht es über Paris oder Frankfurt (Zeichnung: SNCB).