



wurde ab dem Abend in Etappen wieder aufgenommen. (mr)

High-Speed-Kongress verschoben

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hat den nächsten Hochgeschwindigkeits-Kongress, der eigentlich Mitte Juli 2017 in Ankara stattfinden sollte, um zehn Monate auf Mai 2018 verschoben. Massgebend für die Entscheidung des Organisationskomitees waren „politische Meilensteine und wichtige Umstände auf nationaler und internationaler Ebene“, wie es in der Mitteilung diplomatisch heisst. Am Tagungsort wird aber festgehalten. (pd)

Weitere Fahrten mit ICE 4 und IC 2 in der Schweiz

Für Test- und Zulassungsfahrten wurden am 5. Februar 2017 erneut drei fabrikneue IC-Doppelstockwagen der DB in die Schweiz gebracht. Die Überführung der bereits messtechnisch verkabelten Wagen von Minden nach Basel besorgte die 182 506 der DB Systemtechnik. Ins südliche Nachbarland gelangten der Zweitklass-Mittelwagen 50 80 26-81 522 (DBpza 682.4) und die beiden IC-Steuerwagen 50 80 86-81 879 und 880 (DBpbzfa 668.4). Die Fahrzeuge tragen im – keinen weiteren Platz bietenden – Anschriftenraster neben dem „D“ für Deutschland bereits die Kennbuchstaben „CH“ für die Schweiz. Während des Aufenthalts in der Schweiz unternahmen die Wagen unter anderem zahlreiche Fahrten auf der enge Kurvenradien aufweisenden BLS-Strecke Bern – Schwarzenburg.

Der Mitte Januar in die Schweiz gekommene ICE 4 9004 weilte Anfang März in Lausanne, um dort – wie zuvor schon die IC-2-Wagen – die besonders anspruchsvoll trassierte Weichenstrasse im Ostkopf des Bahnhofes zu befahren. Wegen der nassen Witterung konnten offenbar nicht alle geplanten Tests durchgeführt werden, weshalb der Zug zu einem späteren Zeitpunkt nochmals nach Lausanne zurückkehren muss. Ab dem 8. März fanden mehrere Fahrten auf der Strecke Spiez – Interlaken Ost statt. (auhl)

Ab dem 8. März war der ICE 4 an mehreren Tagen auf der Strecke Spiez – Interlaken Ost unterwegs. Er wurde dabei von der Re 620 040 gezogen (Foto in Interlaken: D. Häusermann, 10. März 2017).

Oben: Die Re 420 121 mit den drei DB-Doppelstockwagen auf der BLS-Strecke Bern – Schwarzenburg kurz vor dem Ziel (Foto: M. Seeger, 7. Februar 2017).

Rechts: Die Versuchskomposition mit den beiden Kopf an Kopf gereihten Steuerwagen in Schwarzenburg (Foto: M. Ineichen, 23. Februar 2017).



Stadler steigt ins Zugsicherungs-Geschäft ein

Stadler plant in die Entwicklung von Komponenten im Bereich der Zugsicherung einzusteigen. Diesen Schluss lässt die Ausschreibung mehrerer Stellen im Bereich der funkbasierten Zugbeeinflussung (CBTC) zu. Gesucht werden neben einem Abteilungsleiter diverse Systemingenieure mit Kenntnissen in den Sparten Automatic Train Protection (ATP; Zugbeeinflussung), Automatic Train Operation (ATO; vollautomatischer Zugbetrieb) und Automatic Train Supervision (ATS; Leitsysteme). Dabei geht es nicht nur um

Fahrzeug-, sondern auch um Streckenausrüstungen. Das neu rekrutierte Personal soll laut den Ausschreibungen zunächst in Bussnang, „demnächst“ aber im „Raum Zürich“ arbeiten. Stadler bestätigte auf Anfrage, man habe sich entschieden, die „eigene Kompetenz in den Themenfeldern CBTC und ATO zu verstärken“. Man sei in verschiedenen Projekten „mit zusehends komplexeren Fragestellungen zu diesen Systemen konfrontiert“, etwa beim Auftrag für die Lieferung von U-Bahn-Zügen für den vollautomatischen Betrieb nach Glasgow, bei dem das Unternehmen mit Ansaldo STS zusammenarbeitet. (lüt)

