



Bild: Jörg Lothard

Lötschberg am Gotthard

GL Im Zusammenhang mit der Diskussion um den Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels – 2016 wird abgestimmt – wird auch die Frage eine Rolle spielen, wie die Verkehrsabwicklung bei der Sanierung der bestehenden Röhre ohne zweiten Tunnel bewältigt werden kann. Bei den Gütern wird die Kapazität des neuen Gotthard-Basistunnels gefragt sein – es gibt entsprechende Modellrechnungen. Für den Personenverkehr müsste ein Autoverlad im alten Gotthard-Scheiteltunnel organisiert werden. Dort wäre eine Kapazität für fünf Millionen Autos pro Jahr nötig. Diese Kapazität könne die BLS zur Verfügung stellen, erklärte Urs Hochuli, Leiter des BLS-Autoverlads, Ende Februar vor Bahnjournalisten.

Die Betriebskosten pro Jahr belaufen sich gemäss diesem Modell bei einem 7,5 Minuten Takt auf 36 Millionen Franken oder 7 Franken pro Stehplatz. Dazu kommen Investitionen von rund 70 Millionen Franken für das Rollmaterial, wobei die BLS die RoLa-Züge nach Abschluss des temporären Verlads am Gotthard auf ihrer Stammstrecke zwischen Kandersteg und Goppenstein weiter verwenden könnte.

Teure und schmerzliche Erfahrung

Überlegungen zum Eisenbahnunglück in Rafz und der Notwendigkeit moderner Sicherungssysteme.

Kurt Schreiber Bei der Streifkollision in Rafz zwischen einem IR (Zürich-Schaffhausen) und einer S-Bahn (Rafz-Schaffhausen) am 20. Februar 2015 gegen 6.43 Uhr wurden fünf Reisende leicht sowie zwei SBB-Mitarbeiter schwer und mittelschwer verletzt. Die Reisenden wurden ambulant behandelt und konnten das Spital gleichentags verlassen. Der Lokführer des Interregio musste operiert werden. Bei der seitlichen Kollision entgleiste der Interregio, beide Züge wurden schwer beschädigt.

Die SBB hat nach diesem Unfall umfangreiche Untersuchungen eingeleitet. Nach ersten Erkenntnissen ist die Streifkollision auf das Überfahren des Halt zeigenden Signals durch die S-Bahn zurückzuführen. Als Vorsichtsmassnahme führte die SBB die Reduktion der Geschwindigkeit nach Wendungen bis zum ersten Signal ein.

Grosse Betroffenheit

Mit grosser Betroffenheit hatte Pro Bahn Schweiz von dem Eisenbahnunglück in Rafz Kenntnis genommen und festgehalten, dass trotz dieses Zwischenfalls Eisenbahnfahren in der Schweiz nach wie vor sehr sicher sei. An dieser Aussage lässt sich auch nach Bekanntgabe der Gründe durch die SBB festhalten.

Trotzdem stimmen die gemachten Erfahrungen nachdenklich. Der Grundsatz, wonach vier Augen mehr sehen als zwei, hat in diesem Fall nicht gegolten, denn es waren zwei Lokführer auf dem Zug, welcher die Kollision verursachte. Das Signal wurde übersehen oder die Konzentration

galt dem Signal, welches dem Schnellzug freie Fahrt anzeigte, der ausnahmsweise auf einem andern Gleis unterwegs war. Das Sicherungssystem hat zwar funktioniert und den Zug stoppen wollen – trotzdem war es zu spät – einige wenige, aber wichtige Zentimeter haben gefehlt.

Zusätzliche Sicherungskomponenten

Pro Bahn Schweiz fordert, dass moderne Sicherungssysteme immer und überall einzugreifen haben und überall zu installieren sind. Gerade das Beispiel des Zwischenfalls in Rafz zeigt auf tragische Art und Weise auf, dass eine kleine Lücke die Ursache war und gravierende Folgen auslöste. Es ist köblich, dass die SBB nunmehr die Ausfahrgeschwindigkeit von Zügen nach einem Richtungswechsel reduzieren. Trotzdem – auch hier besteht die Möglichkeit, dass dieses Element übersehen werden kann.

Die Aussage der SBB, zusätzliche Sicherungskomponenten bei Richtungswechseln von Zügen in einem Bahnhof nur dann einzubauen, wenn dies pro Tag mindestens einmal geschieht, ist deshalb nicht verständlich. In Rafz geschieht diese Wende einmal täglich mit Ausnahme von Samstag und Sonntag. Somit ist der Mindestwert nicht erreicht. Die Anwendung dieser Regel zeigt auf tragische Art und Weise auf, dass sie so nicht haltbar ist. Sicherheit hat nach Aussagen der SBB-Verantwortlichen höchste Priorität. Pro Bahn Schweiz teilt diese Meinung zu 100 Prozent – somit muss dieses Erfordernis auch zu 100 Prozent durchgesetzt werden.

Anzeige

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In Zürich ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basistandort für unsere Services Dienstleistungen.

In Winterthur ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk Villeneuve werden Personenverkehrsüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt. Oberwil ist verantwortlich für den Unterhalt der Tramflotte der BLT und dient als Reparaturzentrum für Bahnelektronik.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility