

Erster Niederflur-Triebzug an die FW geliefert

Am 27. März 2013 hat Stadler Rail den ersten der fünf von der Frauenfeld – Wil-Bahn (FW) bestellten dreiteiligen Niederflur-Triebzüge bei deren Werkstätte in Wil abgeliefert. Nun steht die dynamische Inbetriebsetzung an, bevor am 26. Juni 2013 anlässlich der FW-Generalversammlung der erste ABe 4/8 getauft wird. Die weiteren vier Fahrzeuge werden bis Ende 2013 geliefert. Die Investitionen für das neue Rollmaterial belaufen sich auf 31 Millionen Franken, hin-

zu kommen 4 Millionen für Anpassungen an der Strecke und dem Werkstattgebäude. Dort musste aufgrund der längeren Züge die Putzgrube verlängert werden. Neu verfügt das Depot auch über eine Wagenwaschanlage, wobei die alte Grube als Wasser-sammelbecken dient.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 werden die fünf neuen Fahrzeuge die Be 4/4 ersetzen. Während mit den Be 4/4 16 und 17 von 1992 die beiden jüngsten Trieb-

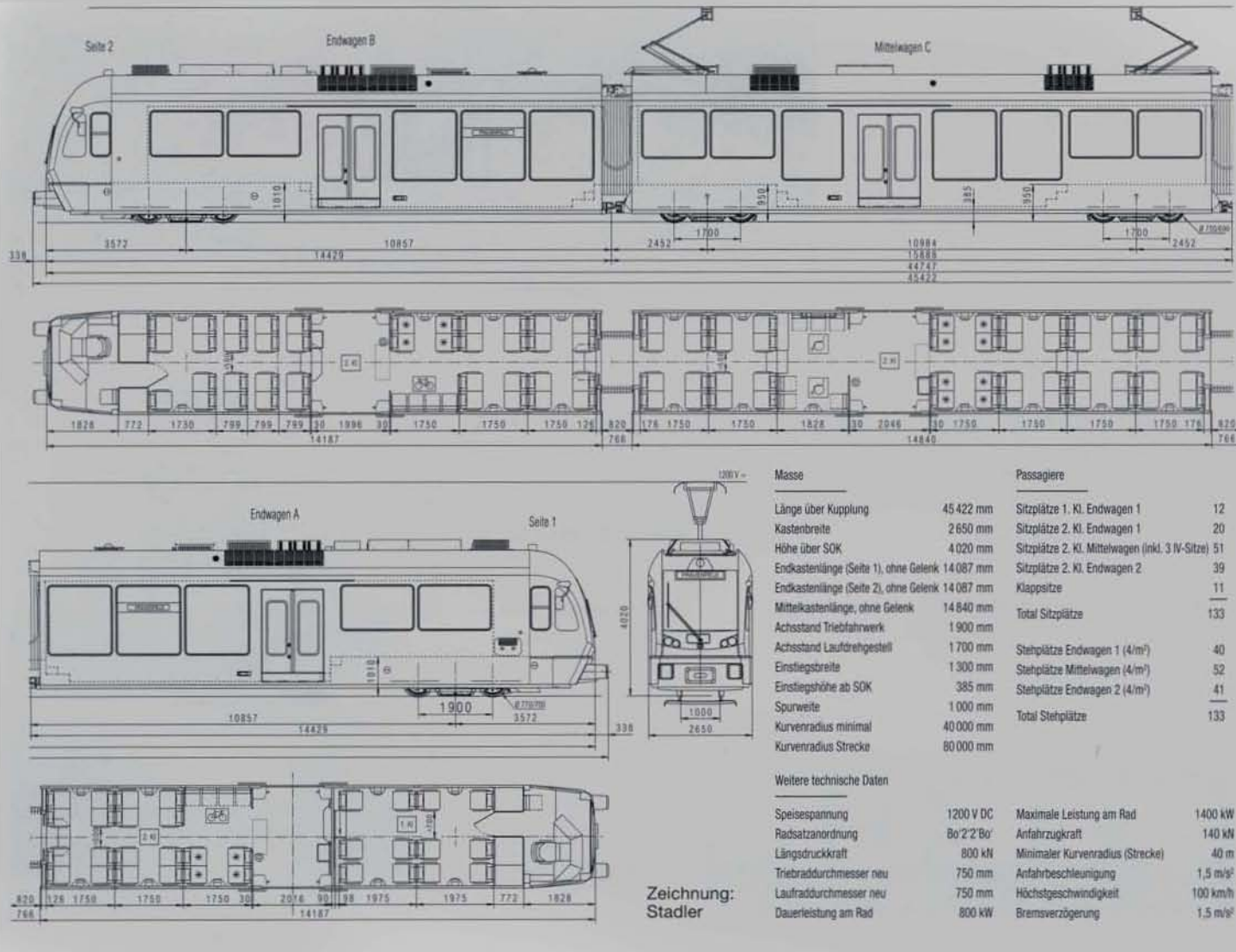
wagen als Reserve bei der FW verbleiben, stehen die Be 4/4 11 – 15 mit Baujahr 1984 zum Verkauf. Neben den Chemins de fer du Jura (CJ) interessiert sich die Aare-Seeland mobil für einzelne Fahrzeuge.

Das höhere Platzangebot der neuen Fahrzeuge trägt den wachsenden Fahrgastzahlen der FW Rechnung. Diese nahmen im abgelaufenen Jahr um weitere zwei Prozent auf 1,3 Millionen Reisende zu. In den neuen Triebzügen finden die Fahrgäste 110 Zweit-

Blick in ein Abteil zweiter Klasse (Foto: P. Wyss).



Die erste Klasse bietet viel Beinfreiheit (Foto: J. Lüthard).



Der erste ABe 4/8 neben einem Be 4/4 vor der Depothalle in Frauenfeld (Foto: J. Lüthard).



klass-Sitzplätze plus elf Klappsitze vor sowie, als Neuheit, auch eine erste Klasse mit zwölf Plätzen. Ebenfalls neu gegenüber den Be 4/4 ist die Klimaanlage. Der Niederfluranteil beträgt knapp 70 Prozent. Weiteren Mehrkomfort bieten das moderne Kundeninformationssystem, WLAN auf der gesamten Strecke sowie ein Multifunktionsabteil für Velos und Kinderwagen.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 soll der Halbstundentakt der FW in den Hauptverkehrszeiten auf dem Abschnitt Wil – Wängi mit sieben zusätzlichen Zugpaaren zum Viertelstundentakt verdichtet werden. Anschliessend ist ein etappenweiser weiterer Ausbau geplant. Ein durchgehender Viertelstundentakt dürfte frühestens ab Dezember 2018 zustandekommen. (pw/mr)

Details zur Westschweizer Meterspur-Bestellung

Vier Westschweizer Meterspurbahnen bestellen bei Stadler Rail insgesamt 17 zwei- und dreiteilige Triebzüge. Der Auftrag hat einen Wert von rund 150 Millionen Franken; darüber hinaus wurden noch Optionen im Wert von weiteren 80 Millionen vereinbart (siehe Bericht im letzten Heft).

Ausgangslage und Anforderungen sind unterschiedlich: Zwei Bahnen fahren mit Wechselstrom, zwei mit Gleichspannung. Die Strecken von MBC (Morges – Apples – Bière / L'Isle), TRAVYS (Yverdon – Ste-Croix) und MOB (Montreux – Zweisimmen – Lenk) sind mit ihren beachtlichen Steigungen anspruchsvoll. Bei der MOB kommt dazu, dass sie die neuen Fahrzeuge für die Traktion von längeren Zügen mit Reisezugwagen verwenden will. Auf den weniger steilen TPF-Meterspurstrecken genügen hingegen zwei angetriebene Drehgestelle für eine dreiteilige Garnitur, wobei noch nicht klar ist, ob die Antriebsausrüstung auf beide Endwagen verteilt oder in einem Endwagen konzentriert wird. Die technischen Daten in der Tabelle sind deshalb provisorisch. Auch die Sitzplatzzahlen sind nicht definitiv, denn MBC und TRAVYS prüfen die Einführung der ersten Klasse. Die TPF haben sich bereits definitiv für diese Option entschieden.

In absehbarer Zeit kann Stadler mit weiteren Bestellungen aus der Westschweiz rechnen: Die NStCM will für die Strecke Nyon – St-Cergue – La Cure vier zweiteilige Züge bestellen, während die TPC für ihre von Aigle ausgehenden Strecken sieben Zahnradtriebwagen kaufen wollen. (mr)

Technische Daten im Vergleich

| | MBC/TRAVYS (A)Be 4/4 (+ B) + Be 4/4 | MOB ABe 8/8 | TPF Be 4/4 + B + ABT |
|------------------------|--|-----------------|-------------------------|
| Speisespannung | 15 kV / 16,7 Hz AC | 900 V DC | 900 V DC |
| Radsatzanordnung | Bo'Bo' (+ 2'2') + Bo'Bo' | Bo'Bo' + Bo'Bo' | Bo'Bo' + 2'2' + 2'2' |
| Sitzplätze insgesamt | 100 (175) | 73 | 160 |
| - davon erste Klasse | - ¹ | 14 | 17 |
| - davon zweite Klasse | 92 | 47 | 121 |
| - davon Klappsitze | 8 | 12 | 12 |
| Stehplätze | 114 (175) | 127 | 216 |
| Leergewicht | 2 x 44,5 t | 45,5 + 45,0 t | 97 t |
| Radsatzlast | 14,5 t | 14,5 t | 14,5 t |
| Maximalleistung am Rad | 2 x 1320 kW | 2 x 1340 kW | 1340 kW |
| Anfahrzugkraft | 2 x 150 kN | 2 x 150 kN | 150 kN |
| Höchstgeschwindigkeit | 100 km/h | 100 km/h | 100 km/h |

¹ Beide Bahnen prüfen die Einführung der ersten Klasse.

Rechts: Die MOB will ihre neuen Triebwagen als „Lokomotiven mit Sitzplätzen“ zusammen mit bestehenden Reisezugwagen einsetzen. Die Beschaffung wird genutzt, um das Personenverkehrs-Rollmaterial mit automatischen Schwab-Kupplungen auszurüsten (Fotomontage: Stadler / Idea Design Team).



Unten: Typenskizze des ABe 8/8 für die MOB (Zeichnung: Stadler).

