



## Tramkollisionen in Zürich

Mitten in der abendlichen Hauptverkehrszeit stiessen am Mittwoch, 26. Juni, auf dem Paradeplatz zwei VBZ-Trams zusammen. Ein die Haltestelle verlassendes Tram der Linie 8 (Be 4/6 2067 Richtung Hardplatz) fuhr auf der Gleiskreuzung einer einfahrenden Komposition der Linie 9 (Be 4/6 2092 + Be 2/4 2418 Richtung Hirzenbach) in die Flanke. Es gab fünf Leichtverletzte; beim 8er entgleiste das führende Drehgestell, beim 9er das vordere Drehgestell des „Pony“, und der Wagenkasten wurde im vorderen Bereich stark verzogen. Der ganze Paradeplatz war stundenlang für den Trambetrieb gesperrt.

Seit gut zehn Jahren laufen in Zürich die Tramweichen automatisch in die richtige Stellung für die jeweilige Linie ein; ein optisches Signal zeigt die Weichenlage an und bestätigt die korrekte Verriegelung. Die Wagenführer müssen visuell prüfen, ob Weichenzunge und Signal richtig stehen. Die Weiche für die Linie 8 stand anscheinend richtig. Offizielle Auskünfte zum möglichen Unfallhergang gibt es nicht; unter der Hand hört man, die Wagenführerin hätte erst wenige Tage zuvor ihre Triebfahrzeugführerprüfung abgelegt und sich zum Zeitpunkt der Kollision auf der Linie 2 gewährt.

Der verhedderte Stromabnehmer des Be 4/6 2067 verhinderte die an sich mögliche Weiterführung des Betriebs durch die Bahnhofstrasse entlang der Linie 11. Die Fahrleitung musste auf dem gesamten Paradeplatz ausgeschaltet werden, da es dort, anders als etwa am Bürkliplatz, keine Trennmesser in der Fahrleitung gibt. Bemerkenswert ist, dass sich im September 2009 ein vergleichbarer Unfall ereignet hatte (SER 11/2009, S. 546), der auch nicht der erste in dieser Konstellation war.

In der Nacht auf Samstag, 6. Juli, kollidierten kurz nach Mitternacht zwei Trams

Oben: Beim Unfall am Paradeplatz wurde die Komposition Be 4/6 2092 + Be 2/4 2418 der Linie 9 durch den als Linie 8 ausfahrenden Be 4/6 2067 getrennt (Foto: J. Lüthard, 26. Juni 2013).

Links: Bei der Kollision am Hauptbahnhof fuhr die aus Be 4/6 2071 + 2041 bestehende Komposition der Linie 13 seitlich in die Cobra-Garnitur Be 5/6 3088 der Linie 11 und riss ein Loch in die Seitenwand (Foto: Newspictures, 6. Juli 2013).

bei der Haltestelle Bahnhofquai/HB. Eine Komposition der Linie 13 (Be 4/6 2071 + 2041 Richtung Albisgütli) fuhr in einen 11er (Cobra Be 5/6 3088), der vom Bahnhofplatz in die Haltestelle einfuhr. Die beiden Fahrwege sind eigentlich konfliktfrei; der 13er fuhr jedoch in Richtung Central aus.

Acht Personen benötigten nach dem heftigen Zusammenstoss Spitalpflege. Der Be 4/6 2071 entgleiste mit dem vordersten Drehgestell, und der Führerstand wurde massiv verschoben. Beim Cobra wurde die Seitenwand hinter dem Führerstand grossflächig aufgerissen. Dennoch erreichten beide Tramzüge am frühen Morgen selbstständig die Zentralwerkstätte. Anders als beim Unfall auf dem Paradeplatz hat die SUST eine Untersuchung eingeleitet.

Wegen des „Züri-Fäsch“ führen in jener Nacht viele Tram- und Buslinien auf geänderten Routen; bei den betroffenen Tramlinien 11 und 13 war dies aber im Raum Hauptbahnhof nicht der Fall. Lange nach der Kollision zeigte das Weichensignal für den 13er immer noch an, dass die Weichen in Richtung Central gestellt und korrekt verschlossen waren. Dem Vernehmen nach hatte zuvor ein Tram der Linie 4 die Haltestelle in Richtung Central verlassen, und im 13er sei ein Sondercode eingestellt gewesen, wodurch die Weiche nicht automatisch eingelaufen sei. Somit könnte es sein, dass das Stellen der Weiche, das sonst nicht zur Routine gehört, vergessen wurde. (lüt)

## DB plant Busse Zürich – München

Die Deutsche Bahn will mehr Verbindungen zwischen München und Zürich anbieten – aber nicht auf der Schiene, sondern auf der Strasse! Bei einem Gespräch mit ausgewählten Journalisten in Berlin kündigte Personenverkehrs-Chef Ulrich Homburg offenbar an, noch in diesem Jahr sogenannte IC-Busse, wie sie ab München bereits nach Freiburg im Breisgau fahren, auch nach Zürich zu schicken. Diese sollten das Bahnangebot „ergänzen“. Das deutsche Unter-

nehmen „Mein Fernbus“ bietet auf der Strecke München – Zürich bereits vier bis sieben Abfahrten täglich; dazu gibt es mindestens einen weiteren Anbieter. Wenn nun auch noch die Deutsche Bahn einsteigt, dürfte dies nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage in den Zügen bleiben. (mr)

## Modernisierung des CJ-Bahnhofs Le Noirmont

Die Chemins de fer du Jura (CJ) haben mit der umfassenden Erneuerung des Bahnhofs Le Noirmont begonnen. Bislang kann in/aus Richtung Les Breuleux und Saingnégier jeweils nur ein Zug ein- oder ausfahren, da ein kurzer Abschnitt nur eingleisig ist, bevor sich die Linien auftrennen. Die elektrischen Weichen sind isoliert, nicht aber die übrigen Bahnhofgleise. Und schliesslich entsprechen auch die Perrons auf Höhe der Schienenoberkante nicht den heutigen Ansprüchen.

Da eine Erhöhung der Perrons nur bei gleichzeitiger Verbreiterung möglich ist, erhält der Bahnhof eine neue Gleisgeometrie. In Zukunft können Züge aus allen drei Richtungen gleichzeitig einfahren. Die Züge aus Tavannes werden das mittlere der drei Perrongleise nutzen. Da die Türen auf beiden Seiten freigegeben werden, entstehen perrongleiche Anschlüsse Richtung La Chaux-de-Fonds (Gleis 1) und Glovelier (Gleis 3). Als Zugang dient neben der Unterführung ein Fussgängerübergang, der mit Schranken gesichert wird. Ein viertes Gleis ist für den Güterverkehr vorgesehen; Gleis 5 wird nur auf Seite La Chaux-de-Fonds angeschlossen und dient dem Holzverlad.

Da das 1913 bei der Eröffnung der Strecke Tramelan – Le Noirmont in Betrieb genommene Depot und das Gleichrichtergebäude aus dem Jahr 1952 auf der zukünftigen westlichen Ausfahrt stehen, müssen sie weichen. Ein neuer Gleichrichter wird im neuen Dienstgebäude südlich der Gleise erstellt, in dem auch die Sicherungsanlagen – ein neues Relaisstellwerk Domino 67 – Platz finden. Erstmals auf dem CJ-Netz werden Zwergsignale aufgestellt, da die Weichen in Zukunft nicht mehr vor Ort, sondern ab Tramelan gestellt werden.

Die bestehende Unterführung, die mit ihren Treppen nicht behindertengerecht ist, wird verlängert. Mangels Platz ist es nicht möglich, am Nordende eine Rampe zu bauen. Eine Treppe wird auf den Perron zwischen den Gleisen 2 und 3 führen. Bereits in Betrieb ist seit Ende Juni 2013 ein Bahnübergang mit Barrieren am Westende des Bahnhofs, der mehrere nur mit Andreaskreuzen gesicherte Übergänge ersetzt.

Die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks soll im Sommer 2014 abgeschlossen werden. Der Bahnbetrieb wird während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten, da bei Bahnersatzbetrieb zwei Morgenzüge nach La Chaux-de-Fonds mit vier bis fünf Bussen ersetzt werden müssen. (tst)

## Grosskampftag im Jura

Das kantonale Jodlerfest in Tramelan vom 14. bis 16. Juni forderte die Chemins de fer du Jura (CJ) stark. Da es in Tramelan an Parkplätzen mangelte, legten die Organisatoren in Les Reussilles einen Grossparkplatz an. Die Beförderung der Besucher zwischen diesen beiden Orten übernahmen die CJ mit vier bis fünf Zugpaaren pro Stunde.