

Kürzere Sektoren für schnelleren Fahrgastwechsel?

An fünf Bahnhöfen im Laufental testen die SBB seit Mitte August, ob sich mit einer Unterteilung der Perrons in 50 bis 55 Meter kurze Sektoren das Einsteigen der Reisenden beschleunigen lässt. In Aesch, Duggingen, Grellingen und Zwingen ergibt dies vier Sektoren (A bis D), in Laufen deren acht (A bis H). In Duggingen und Laufen sind die Tafeln beleuchtet, an den übrigen Stationen nicht; in Laufen sind die Abschnitte zusätzlich auf dem Boden markiert. Ziel ist es, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen und wertvolle Sekunden zu gewinnen.

Die Lokomotivführer sind gefordert, so anzuhalten, dass jeder Wagen stets im richtigen Sektor steht. Sie haben sich dabei nach den blauen Sektortafeln zu richten, die bisher ausschliesslich den Fahrgästen dienten. Die quer aufgehängten Tafeln sind (weiterhin) so beschriftet, dass der Betrachter sieht, in welchem Sektor er steht, aber nicht in welchen er hineingeht, was für die Fahrgäste verwirrend sein kann. Der korrekte Halteort wird dem Lokomotivführer auf dem LEA-Bildschirm angezeigt, der auch die übrigen für den Fahrtverlauf relevanten Angaben vermittelt. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) kritisierte das Projekt scharf und forderte dessen Abbruch; es sei nach dem Unfall von Granges-Marnand „zynisch“, dem Lokomotivpersonal weitere Aufgaben aufzuerlegen. Ausserdem müsse der Lokomotivführer langsamer einfahren, um nach den neuen Vorgaben metergenau anhalten zu können, was kontraproduktiv sei.

Die „Umrüstung“ von insgesamt acht Perronkanten an den fünf Testbahnhöfen – also Aufstellen der Tafeln, Anbringen der Bodenmarkierungen, Entfernen der bisherigen Halteorttafeln – hat laut SBB 550 000 Franken (!)

gekostet. Der Pilotversuch soll mindestens ein Jahr dauern. (mr/an)

Das Anliegen der SBB ist verständlich, die Umsetzung fragwürdig. An vier der fünf Testbahnhöfe halten fast nur Flirt-Züge, bei denen die nächste Türe nie mehr als einige Schritte entfernt ist, und dass Fahrgäste total am falschen Ort stehen, kommt schon wegen der relativ kurzen Perrons selten vor. Gegen das verbreitete Problem, dass wartende Passagiere den aussteigenden Fahrgästen im Weg stehen, hilft die feinere Sektorenteilung nicht oder ist gar kontraproduktiv. In Japan, wo sich die SBB-Führung von den fast zentimetergenau gehaltenen Shinkansen-Zügen inspirieren liess, ist dies dank der eisernen Disziplin der Passagiere, die auf markierten Flächen in Reihen warten, kein Thema. Bei der Frage, wo im Zug noch Plätze frei sind, hilft die neue Sektorenteilung auch nicht weiter. Hierzu läuft in den Niederlanden ein interessantes Projekt: Die Reisenden können auf ihrem Smartphone die Belegung des einfahrenden Zuges abrufen, die durch Sensoren ermittelt wird. Für grosse Bahnhöfe wird auch ein Leuchtband getestet, das mittels Farben auf Bereiche mit freien Plätzen hinweist. (mr)

Zofingen – Nebikon: Vier Wochen Einsparbetrieb

Vom 28. August bis zum 27. September müssen die Reisenden aller S-Bahn- und Regio-Express-Züge zwischen Zofingen und Nebikon auf Busse umsteigen und eine Reisezeitverlängerung bis 30 Minuten in Kauf nehmen. In den vier Wochen steht nur ein Gleis zur Verfügung, während das zweite Gleis auf mehreren Abschnitten erneuert wird. Entlang des elf Kilometer langen Doppelspurabschnitts gibt es lediglich in Dagmersellen einen einfachen Spurwechsel. Im Fernverkehr kommt es laut Mitteilung

der SBB zu keinen Einschränkungen. Das stimmt leider nicht, wie Beobachtungen zeigen: Die IR 24xx Basel – Luzern werden häufig um einige Minuten verspätet, weil sie auf den Gegenzug warten müssen. In der Folge kommt es mitunter zu Anschlussbrüchen in Luzern. (sbb/mr)

ECM-Zertifizierungen

Als erstes Schweizer Bahnunternehmen hat die BLS im Mai die ECM-Zertifizierung nach der EU-Verordnung 445/2011 erhalten. ECM steht für „Entity in Charge of Maintenance“ – für die Instandhaltung zuständige Stelle. Mehr als 160 Prozesse mussten für die Zertifizierung analysiert und überarbeitet werden.

Weiter erteilte die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) den BLS-Werkstätten Oberburg und Bönigen die VPI-Zulassung für die nächsten drei Jahre. Hier geht es einerseits um die Revision von Güterwagen, andererseits um die Aufarbeitung von Radsätzen und Bremsgestängestellern.

Das SBB-Industriewerk Bellinzona hat kürzlich die ECM-Zertifizierung für die Instandhaltung von Güterwagen erhalten. In zwei Jahren soll sie auch für Lokomotiven vorliegen. (bls/sbb)

Gefälschte Inter-Rail-Pässe

Gleich acht Personen mit gefälschten Inter-Rail-Fahrausweisen entdeckte ein SBB-Zugbegleiter am Morgen des 13. August im von Budapest und Wien kommenden Nachtzug auf der Fahrt von Sargans nach Zürich. Die 18- bis 22jährigen Franzosen wurden im Zürcher Hauptbahnhof von Kantons- und Bahnpolizei empfangen, festgenommen und dem Migrationsamt des Kantons Zürich zugeführt. (sda)

SBB-Kurzmeldungen

Neues Gleis in Oerlikon

Am 12. August haben die SBB im Bahnhof Zürich Oerlikon das neue Perrongleis 8 offiziell in Betrieb genommen. Es ersetzt vorerst Gleis 6, das umgebaut wird. Im April 2014 wird dann das ebenfalls neue Gleis 7 vorübergehend die Aufgaben von Gleis 5 übernehmen. Nach Abschluss der Um- und Ausbaurbeiten werden in Oerlikon acht statt sechs Perrongleise zur Verfügung stehen.

Neues Unterwerk

In Rüthi SG haben die SBB mit dem Bau eines neuen Unterwerks begonnen, das 2015 in Betrieb gehen soll. Es wird über die 132-kV-Leitungen von Gossau und Sargans gespeist. Eine Richtung Feldkirch führende Leitung ermöglicht die Kopplung der Bahnstromnetze von SBB und ÖBB.

Ab November keine Fahrdienstleiter mehr in Biel

Die Signale und Weichen auf den SBB-Strecken der Regionen Neuchâtel / Biel / Delémont werden ab 24. November nicht mehr vom Fernsteuerzentrum Biel, sondern durch die Betriebszentrale Lausan-

ne überwacht und gesteuert. Betroffen sind 42 Mitarbeiter mit 37 Vollzeitstellen.

320-Millionen-Vertrag mit Siemens

Die SBB haben mit Siemens eine Kooperationsvereinbarung über die Weiterentwicklung der Zugverkehrssteuerung, insbesondere des seit rund 15 Jahren eingesetzten Leitsystems Iltis, abgeschlossen. Die derzeit noch etwa zwei Dutzend Fernsteuerzentren werden bis in einigen Jahren in vier Betriebszentralen zusammengeführt, was umfangreiche Anpassungen bei der Leittechnik erfordert. Der bis Ende 2025 laufende Vertrag umfasst Leistungen im Wert von 260 Millionen Euro (319 Millionen Franken).

Neubau des Bözbergtunnels

Die SBB haben beim Bundesamt für Verkehr die Unterlagen für den Neubau des Bözbergtunnels zur Genehmigung eingereicht. Das Projekt steht in Zusammenhang mit dem geplanten Vier-Meter-Korridor von Basel ins Tessin. Der Tunnelneubau soll 2015 beginnen und fünf Jahre dauern. Der bestehende Tunnel wird anschliessend zum Rettungstollen umfunktioniert. (sbb/mr)

Entlastung für Tramweichen

Bereits mehrmals wurde in dieser Zeitschrift über den erhöhten Verschleiss von Tramschienen berichtet, die von Niederflurfahrzeugen befahren werden. Deren Fahrwerkskonstruktionen, die sich häufig durch kleine Radscheiben, hohe Radsatzlasten und den Verzicht auf klassische Drehgestelle auszeichnen, nützen die Schienen stark ab und erfordern einen stärkeren Unterhalt sowie frühzeitiges Auswechseln. In Zürich wurden nun an einigen spitz oder auch stumpf befahrenen Weichen entlang der Weichenzungenspitzen Flacheisen

Die Tramweiche vor der Walchebrücke in Fahrtrichtung Bahnhofquai mit aufgeschraubtem Metallteil (Foto: J. Lüthard, 8. Juli 2013).



aufgeschraubt, die als Radlenker dienen und die Weichenzungenspitzen entlasten sollen. Diese Lösung kann nur bei Weichen umgesetzt werden, die nicht von Pneu-fahrzeugen oder Fussgängern überquert werden. (lüt)

Endabnahme der Ee 922

Zur Garantie-Endabnahme werden die ab 2009 in Betrieb genommenen Ee 922 von SBB Personenverkehr nochmals nach Winterthur ins dortige Stadler-Werk gebracht. Die nicht mit Zugsicherung ausgerüsteten Rangierlokomotiven dürfen keine selbständigen Streckenfahrten unternehmen; in der Regel besorgt deshalb ein RBe 540 die Überführung. Am 5. August war die in Brig stationierte Ee 922 011 an der Reihe; der RBe 540 052 brachte sie via Kandersteg – Bern nach Winterthur. (mr)

Neuer Bahnhof Châtel-St-Denis

Die Transports Publics Fribourgeois (TPF) haben die Planung des neuen Bahnhofs Châtel-St-Denis an die Hand genommen. Bis 2017 soll der Kopfbahnhof mit seiner recht ausgedehnten, aber veralteten Infrastruktur von einem nordwestlich gelegenen Durchgangsbahnhof abgelöst werden. Hierzu entsteht zwischen den aus Bulle und Palézieux einmündenden Strecken-ästen eine kurze Neubaustrecke samt neuer Station mit zwei Gleisen und zwei 120 Meter langen Perrons. Die Baukosten werden auf 20 Millionen Franken geschätzt; mit einer Inbetriebnahme ist 2017 zu rechnen. (tpf)

Re 4/4 III 11365 nach Unfall weiterhin abgestellt

Die Ende Februar auf der Basler Verbindungsbahn verunfallte Re 4/4 III 11365 steht immer noch in Basel, wie das Bild vom Unfall rechts zeigt, und wird vermutlich als Ersatzteilerspenderin genutzt. Die Lokomotive wurde damals von einem parallel fahrenden DB-Güterzug gerammt, nachdem sie ein Halt zeigendes Signal überfahren hatte (siehe SER 4/2013, S. 169). (mr)

Cargo-Tram in neuen Farben

Seit zehn Jahren sammelt in der Stadt Zürich das Cargo-Tram Sperrgut, Metall und Glas ein. Anlässlich dieses Jubiläums hat der VBZ-Motorwagen 1922 ein neues Erscheinungsbild erhalten und kommt nun in Grün-Weiss statt Blau-Weiss daher. Seit 2006 sammelt die Komposition auch Elektroschrott ein. (dh)

BOB-Tunnel im Bau

Die Berner Oberland-Bahnen (BOB) haben mit dem Bau des Tunnels „Buechiwald“ begonnen, mit dem zwischen Zweilütschinen und Lütschental ein bezüglich Naturgefahren heikler Streckenabschnitt umgangen wird. Das Projekt erstreckt sich zwischen den Streckenkilometern 9.200 und 11.030; auf beiden Seiten des 703 Meter langen Tunnels werden je rund 600 Meter neu trassiert. Im eingleisigen Tunnel wird eine Stromschiene eingebaut. Die Kosten betragen 36 Millionen Franken; die Eröffnung ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 geplant. (pd)



Oben: Ee 922 011 im Schlepp des RBe 540 052 auf der Fahrt von Brig nach Winterthur bei Uttigen (Foto: J. Holzer, 5. August 2013).

Rechts: Die Re 4/4 III 11365 wartet auf dem Areal des Lokomotivdepots Basel auf bessere Zeiten (Foto: 5378, 22. August 2013).

Das neu gestaltete Cargo-Tram mit dem Sammelbehälter für Elektroschrott unterwegs vom Werdhölzli nach Wollishofen (Foto: D. Heer, 21. August 2013).

