

Tram-Bremslichter auch in der Schweiz vorgeschrieben

Seit der Eröffnung der BVB-Tramstrecke nach Weil am Rhein im Dezember 2014 verkehren auch in der Schweiz Trams mit Bremslichtern. Weil die deutsche „Verordnung über den Bau und Betrieb der Strassenbahnen“ (BOStrab) sowie die „Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ (StVZO) für Trams Bremslichter vorsehen, wurde die bei den Combino-Trams vorhandene, aber bislang ausgeschaltete Funktion aktiviert. Die neuen Flexity-Trams werden ab Werk mit aktiven Bremslichtern geliefert.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Änderung in Basel offenbar zum Anlass genommen, Bremslichter bei Trams auch für die Schweiz als allgemeinverbindlich zu erklären. In der seit 1. Juli 2014 gültigen Version der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) heisst es im Artikel 50.3:

„(2) Strassenbahnen sind mit Blinkern für Fahrrichtungsanzeige bzw. Warnung und Bremsleuchten auszurüsten.“

(2.1) Die Bremsleuchten sollen bei einer durch die Fahrzeug-Steuerung, Zugbeeinflussung oder ein Bedienelement angeforderten Verzögerung aufleuchten. Sie müssen bei Tag auf wenigstens 100 m und in der Nacht auf wenigstens 300 m deutlich erkennbar sein, ohne zu blenden. Wenn sie mit den Schlusslichtern vereinigt sind, müssen sie sich durch die Leuchtstärke deutlich von ihnen unterscheiden.“

Als Übergangsbestimmung gilt: „Bei bestehenden Strassenbahnen, welche technisch

vorbereitet sind, d. h. über inaktiv geschaltete Bremsleuchten verfügen, sind diese bis 31. Dezember 2015 aktiv zu schalten.“

Diese Vorschrift gilt ausschliesslich für Strassenbahnfahrzeuge, nicht aber für Eisenbahnfahrzeuge, die im Strassenbahnbetrieb verkehren oder für Spezialfahrzeuge. In der Stadt Zürich wird dies dazu führen, dass VBZ-Trams über Bremslichter verfügen, die Züge der Forchbahn, die über dieselben Gleise fahren, jedoch nicht. (lüt/rp)

Lausanne: Mehr Züge für die M2 und Planung der M3

Die 2008 in Betrieb genommene Metrolinie M2 in Lausanne ist bereits überlastet: Geplant für 25 Millionen Passagiere pro Jahr, waren im vergangenen Jahr 28 Millionen mit ihr unterwegs. Mit dem Ausbau des Bahnhofs im Zuge des Projekts „Léman 2030“ wird die Nachfrage in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Als Sofortmassnahme sollen die Lausanner Verkehrsbetriebe (TL) bis 2017 drei neue Züge erhalten. Diese sollen es ermöglichen, die Kapazität zwischen dem Bahnhof und dem Einkaufsviertel Flon von 5600 auf 7000 Passagiere pro Stunde zu erhöhen. Für die Beschaffung hat die Waadtländer Regierung beim Parlament eine Darlehensgarantie über 36,2 Millionen Franken beantragt.

Um den chronisch überfüllten Streckenabschnitt dauerhaft zu entlasten, soll westlich der M2 zwischen Flon und dem unteren Ende des Bahnhofs eine neue, zweispurige Linie gebaut werden, kündigte die zuständige Waadtländer Staatsrätin Nuria Gorrite am 12. Februar an. Im besten Fall könnten die

Bauarbeiten dafür bereits 2017 beginnen. Die Kosten des Projekts werden auf 153 Millionen Franken geschätzt, wovon der Bund 50 Millionen übernehmen soll.

Der neue Streckenabschnitt soll eine eigene Station unter dem SBB-Bahnhof erhalten und von der (bestehenden) M2 genutzt werden. Deren bisherige Strecke weist unterhalb des Bahnhofs einen einspurigen Flaschenhals auf, der aus baulichen Gründen nicht beseitigt werden kann. Dieser Abschnitt würde von der künftigen M3 genutzt, die dereinst den Nordwesten der Stadt mit dem Bahnhof und dem See verbinden soll. Für die M3 beantragt die Waadtländer Regierung einen Planungskredit von 12,5 Millionen Franken. Für den Bau hofft man auf eine Bundesbeteiligung von 35 Prozent der Kosten.

Bei der geplanten Tramlinie, die die Agglomeration Renens im Westen von Lausanne besser an die Stadt anbinden soll, zeichnet sich wegen Einsparungen eine Verzögerung von einem Jahr ab. (sda)

Zürcher S20: Beschwerde abgewiesen

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde von Anwohnern gegen das geplante Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen abgewiesen, soweit es darauf eingetreten ist (siehe SER 10/2013, S. 486). Das 35-Millionen-Projekt der SBB sieht eine Entlastung der stark frequentierten S7 durch die neue S20 vor. Wie das Gericht in seinem am 25. Februar publizierten Entscheid festhält, sind die SBB bei der Planung und das BAV bei der Bewilligung des Projekts korrekt vorgegangen. So seien Alternativvarianten ausreichend geprüft worden, und auch die massgeblichen Lärmemessungen geben keinen Anlass zu Kritik. Weiter stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass die Kosten für das Projekt mit 35 Millionen Franken nicht zu tief angesetzt worden sind – bei einem Investitionsvolumen ab 40 Millionen Franken hätte eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssen, was die Beschwerdeführer anstreben. Das Urteil kann an das Bundesgericht weitergezogen werden. (sda)

Erster neuer NStCM-Zug fertig

Im Rahmen eines grossen Investitionsprogramms der Waadtländer Regierung wurden im Jahr 2013 30 zwei- bis dreiteilige Triebzüge für die Schmalspurbahnen des Kantons bei Stadler bestellt (siehe SER 8-9/2013). Das erste dieser Fahrzeuge – ein zweiteiliger Zug für die Nyon – St-Cergue – La Cure-Bahn (NStCM) – wird zur Zeit im Werk Bussnang getestet. (fra)

RhB-BDt mit Panorama-Senkfenster

Der RhB-Steuerwagen BDt II 1723 verfügt seit dem Sommer 2014 über ein aussergewöhnliches Merkmal: Zu Versuchszwecken wurde ein Schiebetor des Gepäckabteils durch ein grosses Panorama-Übersetzsenkfenster ersetzt. Es handelt sich dabei um den Prototyp jenes Modells, das in die Aussichtsabteile

Oben: Der für die NStCM bestimmte, noch nicht beschriftete Triebzug am 13. Februar 2015 vor dem Stadler-Werk in Bussnang (Foto: Ch. Frauenknecht). Unten: Der mit einem Panorama-Übersetzsenkfenster ausgestattete BDt II 1723 am 23. Februar 2015 zwischen Bever und Samedan (Foto: P. Bugmann).

