



Fünf von 13 nach Serbien zu überführenden Be 4/6 der BLT warten auf einem Abstellgleis des Rangierbahnhofs Muttenz auf den Abtransport (Foto: D. Madörin, 6. Januar 2016).

WSB-Ausschreibung läuft

Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) hat im Dezember 2015 die erwartete Ausschreibung für eine neue Triebzuggeneration lanciert. Als Grundangebot werden sechs zweiteilige Triebzüge (Länge 40 m) oder fünf dreiteilige Triebzüge (60 m) mit vier Türen pro Wagen (zwei auf jeder Seite) und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefordert. Die bei der WSB übliche GF-Kupplung ist vorgeschrieben; offen bleibt, ob die verlangte Vielfachsteuerung mit dem bestehenden Rollmaterial kompatibel sein muss. Die Achslast darf 12 t nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sind für eine mögliche Erhöhung der Fahrleitungsspannung von 750 auf 1500 V vorzusehen. Angebotsschluss ist am 25. März 2016. Eine gemeinsame Ausschreibung zusammen mit anderen Meterspurbahnen hatte

die WSB geprüft, aber wegen der unterschiedlichen Anforderungen, beispielsweise bei der Radsatzlast, den Drehgestellen (keine Jakobsdrehgestelle) oder der Anzahl der Türen, als nicht zielführend erachtet. (lüt)

Letzte Be 4/6 der BLT nach Belgrad

Zum Jahreswechsel wurden bei der Baselland Transport AG (BLT) die letzten Gelenktriebwagen der Serie Be 4/6 101 – 115 aus dem Betrieb gezogen. 13 Fahrzeuge werden nach Belgrad abgegeben, wo sich schon zahlreiche ehemalige BLT- und BVB-Trams befinden; die Be 4/6 110 und 113 waren schon früher mit Kollisionsschäden ausgeschieden.

Die 15 Gelenkwagen wurden zwischen 1971 und 1976 von der Schindler Waggon AG in Pratteln gebaut; die elektrische Ausrüstung

steuerten Brown Boveri (Baden) und Siemens (Erlangen) bei. Die acht Wagen der ersten Lieferserie waren noch von der Birseckbahn (BEB) bestellt worden, die 1974 in der BLT aufging, und trugen zu Beginn deren Hausfarben.

Die von verschiedenen Seiten angeregte museale Erhaltung eines der für die regionale Nahverkehrs- und Industriegeschichte bedeutenden Trams kam nicht zustande, unter anderem weil die BLT, bei der historische Fahrzeuge traditionell einen schweren Stand haben, keinerlei Interesse zeigte. (mad)

Ein modernisierter Bahnhof und Streckensperrungen bei den TPF

Die Transports Publics Fribourgeois (TPF) haben im Dezember 2015 die umfassende Modernisierung des Bahnhofs Belfaux abgeschlossen. Dieser entspricht nun als erste Station der Strecke Fribourg – Murten – Ins den BehiG-Anforderungen. Die beiden 150 Meter langen Perrons sind teilweise überdacht. Erneuert beziehungsweise ersetzt wurden auch der Oberbau, die Fahrleitung und die Sicherungsanlagen.

Im laufenden Jahr wird der Bahnhof Pensier saniert; der Streckenabschnitt Belfaux-Village – Courtepin bleibt deshalb vom 25. März bis zum 11. April gesperrt. Auf dem TPF-Schmalspurnetz wird der Betrieb zwischen Châtel-St-Denis und Palézieux vom 9. Juli bis zum 23. August eingestellt, auf dem Abschnitt Montbovon – Grandvillard vom 15. Oktober bis zum 20. November. (tpf)

Mögliche Fahrzeugrochaden bei den Meterspurbahnen

Mit der zunehmenden Vereinheitlichung der technischen Parameter der schweizerischen Meterspurbahnen werden zukünftig vermehrt unternehmensübergreifende Fahrzeugrochaden möglich. So wird beispielsweise bei den Gleichstrombahnen eine einheitliche Fahrleitungsspannung von 1500 V angestrebt. Seit Jahren werden die Neubaufahrzeuge entsprechend ausgelegt. Eine der ersten grösseren Rochaden war die Übernahme der Be 4/8 21 – 25 von der Bremgarten – Dietikon-Bahn (BDWM) durch die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB), die gut zu den weitgehend baugleichen (A)Be 4/8 28 – 34 der WSB passen. Dadurch erhielten beide Bahnen eine einheitlichere Flotte.

Die Transports Publics du Chablais (TPC) müssen für ihre Strecke Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD) bis 2023 Fahrzeuge beschaffen, die das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erfüllen. Zu den bisher geprüften Varianten gehörte auch die Übernahme der GTW Be 2/6 7001 – 7004 der Transports Montreux – Vevey – Riviera, die nun aber zur Aare – Seeland mobil und zur Meiringen – Innertkirchen-Bahn gehen. Nun steht die Beschaffung von Niederflursteuerwagen zu den Triebwagen BDe 4/4 401 – 404 von 1987 im Fokus.

Bei der WSB läuft derzeit eine Ausschreibung für zusätzliche Triebzüge (siehe Meldung auf dieser Seite). Nicht zuletzt wegen der Vorgaben des BehiG drängt sich im Aargau spätestens 2023 der Ersatz der 1978/1979 beschafften Be 4/4 15 – 27 auf, die dann min-

destens 44 Jahre alt sein werden. Zu diesen Triebwagen beschaffte die WSB erst 2009 die elf Steuerwagen AbT 51 – 61, die ohne die Be 4/4 kaum mehr von Nutzen sind. Es könnte zweckmässig sein, wenn die WSB mittels Einlösung von Optionen weitere Triebzüge bestellt, die Steuerwagen zu veräussern. So könnten die TPC zu Niederflurfahrzeugen für die ASD-Strecke kommen. Als weitere Abnehmer kämen, insbesondere zur Bildung von Reservekompositionen, mehrere Bahnen in Frage: zum Beispiel die CJ (zu den BDe 4/4 611 – 614 oder den von der FW stammenden Be 4/4 615 – 617), die NStCM (zu den B(D)e 4/4 201 ... 211), die TRN (zu den BDe 4/4 6 – 8) oder die TPF (zu den BDe 4/4 121 – 124).

Beim Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) werden mit der Ausmusterung der Be 4/12 „Mandarinli“ bald 16 Niederflur-Zwischenwagen aus den Jahren 2001/2002 frei; zwei Wagen sind bereits abgestellt. Auch für diese gäbe es passable Einsatzmöglichkeiten, etwa bei den Appenzeller Bahnen (mit den BDe 4/4 II 41 – 45), den MBC (Ersatz der B 61 – 64 von 1964), der FW (zwischen den Be 4/4 16 + 17 der Reservekomposition) oder den TPF (siehe oben). Bislang hat freilich niemand Interesse an den Wagen geäussert, da alle Bahnen lieber Neufahrzeuge beschaffen. Das ist aus der Sicht der einzelnen Unternehmen verständlich, führt aber immer häufiger dazu, dass an sich noch gut brauchbare und hochwertige Fahrzeuge auf den Schrottplatz wandern. (lüt)

RBS und BLS zum Swiss Pass

Der Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) beklagt Probleme mit dem Swiss Pass: Die Prüfung der roten Karte dauere wegen der ständigen Synchronisation des Kontrollgeräts mit der Datenbank gelegentlich mehrere Minuten, was für das Kontrollpersonal wie auch die Fahrgäste unzumutbar sei. Dass die Kontrollen länger dauern würden als früher, sei bei der Einführung klar gewesen, jedoch sei die Situation „noch schlechter geworden als angenommen“, heisst es in der Dezember-Ausgabe der Personalzeitschrift. Die „fliegenden“ Kontrollteams müssen über längere Strecken in den Zügen und Bussen mitfahren, um ihre Arbeit zu verrichten, und die bisher üblichen Kontrollen in Zweiertams während den Stosszeiten sind „nicht mehr zweckmässig“; es braucht mehr Personal.

Die ebenfalls im Raum Bern tätige BLS sieht hingegen keine Probleme: Die Einführung des Swiss Pass sei „reibungsflos“ verlaufen. „Das System funktioniert, die Technologie arbeitet zuverlässig“, wird im Personalmagazin ein Zugbegleiter zitiert. Die neuen Abläufe sieht er als Chance: „Durch das Einscannen muss ich kurz stehen bleiben, und sofort entsteht ein kurzes Gespräch. Manche wollen einen Blick auf das Kontrollgerät werfen, andere beginnen ein Thema fern der Eisenbahn. (...) Darüber freuen sich so gut wie alle, und wir können als BLS einen sympathischen Eindruck hinterlassen.“ (mr)