

Limmattalbahn bereitet Fahrzeugbeschaffung vor

Bei der Ausschreibung des Betriebs der zukünftigen Limmattalbahn (LTB) standen drei Anbieter zur Auswahl: die Sihltal – Zürich – Uetliberg-Bahn (SZU), die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sowie die BDWM Transport AG. Im Mai 2016 erteilte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) der BDWM den Zuschlag.

Für den durchgehenden 15-Minuten-Takt der LTB auf der Strecke Bahnhof Zürich Altstetten – Schlieren – Dietikon – Bahnhof Killwangen-Spreitenbach sind sechs Zweirichtungstriebwagen erforderlich. Nachdem zuerst die Beschaffung von acht neuen Zügen vorgesehen war, davon zwei als Reserve, will man sich nun mit sieben Triebwagen begnügen. Gleichzeitig wird die BDWM aber drei zusätzliche gleiche Fahrzeuge für ihre Stammstrecke Dietikon – Bremgarten – Wohlen kaufen. In ferner Zukunft könnte dort die Fahrzeugbreite von 2,65 m auf 2,40 m reduziert werden, um so eine einheitliche Flotte zu erhalten. Noch nicht definitiv festgelegt ist die Länge der neuen Züge, die zwischen 42 und 45 m betragen wird.

Alle zehn neuen Triebwagen erhalten das bei der BDWM vorhandene Zugsicherungssystem ZSI 127. Dadurch ist die Zuführung der Triebwagen in die Werkstätte der BDWM in Bremgarten gewährleistet. Auf der LTB-Strecke selbst wird keine Zugsicherung erforderlich sein. Ein Knackpunkt ist noch die Gestaltung der Einstiege und der Radreifenprofile, so dass die Wagen gleichermaßen zu den Normalien der BDWM und der LTB sowie der VBZ passen.

Im Hinblick auf eine allfällige gemeinsame Beschaffung mit anderen Bahnen laufen erste

Gespräche mit der Baselland Transport AG (BLT), für deren gänzlich zu erneuernde Waldenburgerbahn (WB). Das würde wohl auf Fahrzeuge des Typs Tango, wie sie die Appenzeller Bahnen (AB) für ihre Durchmesserlinie beschaffen, hinauslaufen. Die Wagen der AB werden für den Einsatz auf der Linie Appenzell – St. Gallen – Trogen 2,40 m breit sein, müssen aber auch an Perrons, die für 2,65 m breite Fahrzeuge ausgelegt sind, den behindertengerechten Zugang ermöglichen. Die Wagen der WB sind derzeit noch 2,20 m breit, werden aber nach der Umstellung auf Meterspur 2,40 m breit sein, in ferner Zukunft eventuell sogar 2,65 m. Die Problematik der Türen ist also bei allen drei Bahnen vergleichbar. Noch keine Gespräche gab es mit der Forchbahn (FB), die eigentlich ähnliche Fahrzeuge im gleichen Zeitrahmen benötigt.

Das geplante, aber noch nicht bewilligte Depot zwischen Dietikon und Spreitenbach im Gebiet Müsli wird über eine eingleisige Stichstrecke angeschlossen. Es soll neun Gleise umfassen: je ein Wartungs- und Waschgleis sowie sieben Abstellgleise für je zwei maximal 48 m lange Züge.

Für das Befahren der LTB werden Lokomotivführer der Kategorie B80 erforderlich sein. Es ist vorgesehen, eine Handvoll Triebfahrzeugführer der BDWM, die bereits Berechtigungen der Kategorie B100 besitzen, auch für die Limmattalbahn zu schulen und aushilfsweise einzusetzen.

Am 2. November 2016 gab der Aargauer Regierungsrat bekannt, dass er bis 2019 die beiden Aargauer Meterspurbahnen BDWM und WSB sowie den Limmattal-Bus in eine ge-

meinsame Holding überführen will. In diese soll auch der Aargauer Anteil der LTB eingebracht werden.

Am 11. November hat die Limmattalbahn AG die Tiefbauarbeiten für die erste Etappe von Altstetten bis Schlieren Geissweid ausgeschrieben. Die Aufträge sollen im Frühling 2017 vergeben werden. (lüt)

Einheitliches Meterspurnetz im Raum Zürich?

Die angelaufene Entwicklung lässt hoffen, dass in ferner Zukunft doch noch ein harmonisiertes Zürcher Meterspurnetz entstehen könnte. Mit der Umstellung der BDWM auf schmalere Fahrzeuge wird es dereinst vielleicht wieder möglich sein, mit einem Fahrzeug von Esslingen im Zürcher Oberland über die FB, VBZ, LTB und BDWM nach Wohlen im Aargauer Freiamt zu fahren, so wie das bis 1928 der Fall war. Vor allem die Weiterführung von BDWM-Zügen durch das Limmattal in Richtung Zürich könnte aus kommerzieller Sicht durchaus interessant sein. Nicht abwegig wäre zum Beispiel eine Linie von Berikon-Widen bis nach Schlieren. Nachteilig wären einzig der verminderte Fahrgastkomfort und die etwas geringere Kapazität in den schmaleren Triebwagen auf der BDWM. Ein Knackpunkt sind zudem die unterschiedlichen Zuglängen der beteiligten Bahnen: BDWM 37,5 und 75 m, LTB 42 bis 45 m, VBZ 37 und 43 m, FB 50 und 75 m. (lüt)

Mutationen im Rollmaterial der SBB

Division Personenverkehr

September – Oktober 2016

Umzeichnung von Lokomotiven:

Re 420	91 85 4 420 147-1	28.10.2016	aus 11147
Re 420	91 85 4 420 153-9	28.10.2016	aus 11153
Re 420	91 85 4 420 299-0	28.10.2016	aus 11299
Re 420	91 85 4 420 302-2	28.10.2016	aus 11302
Re 450	91 85 4 450 038-5	28.10.2016	aus 450 038
Re 450	91 85 4 450 063-3	28.10.2016	aus 450 063
Re 450	91 85 4 450 079-9	28.10.2016	aus 450 079
Re 450	91 85 4 450 086-4	28.10.2016	aus 450 086

Inbetriebnahme von Triebwagen:

RABe 523 ROL	94 85 0 523 066-4	19.09.2016
--------------	-------------------	------------

Umzeichnung von Steuerwagen:

Bt DPZ plus	50 85 86-33 068-2	28.10.2016
	aus 50 85 26-33 968	
Bt DPZ plus	50 85 86-33 074-0	28.10.2016
	aus 50 85 26-33 974	
Bt DPZ plus	50 85 86-33 075-7	28.10.2016
	aus 50 85 26-33 975	
Bt DPZ plus	50 85 86-33 076-5	28.10.2016
	aus 50 85 26-33 976	

Inbetriebnahme und Ablieferung von Triebzügen:

RABe 503	93 85 0 503 019-8	18.10.2016
RABe 511 6 SBZ	94 85 0 511 053-6	02.09.2016

Ausrangierung von Reisezugwagen:

B 21-73	50 85 21-73 305	27.09.2016
B 21-73	50 85 21-73 411	27.09.2016
D EW II	50 85 92-33 622	12.10.2016

D EW II	50 85 92-33 625	12.10.2016
D EW II	50 85 92-33 634	27.09.2016
D EW II	50 85 92-33 642	12.10.2016
D SNCF	50 85 92-75 325	27.09.2016
D SNCF	50 85 92-75 330	27.09.2016
D SNCF	50 85 92-75 331	27.09.2016

Ausrangierung von Dienstwagen:

X	60 85 99-33 912	12.10.2016
X	60 85 99-33 913	12.10.2016
X	60 85 99-75 302	27.09.2016
X	60 85 99-75 324	27.09.2016
Xs	40 85 95-22 530	10.10.2016

Division Infrastruktur

Juli – September 2016

(Letzte Änderung 11. Oktober 2016)

Inbetriebnahme neu beschaffter Fahrzeuge:			
99 85 9390 001-7	Zas	Kesselwagen	19.09.2016
		4A EHFZ GBT	
99 85 9390 002-5	Zas	Kesselwagen	19.09.2016
		4A EHFZ GBT	

Ausrangierung von Fahrzeugen:

Brm 4/4	98 85 5840438-6	31.07.2016	
Xrotm	98	Schneesleuder	01.09.2016
Xas	80 85 9824102-0	Hilfswagen 4A	29.09.2016

Abbruch von Fahrzeugen:

Xas	80 85 9803218-9	Kommandowagen 4A	29.07.2016
AB EW II NPZ	50 85 3935067-0	NPZ-Zwischenwagen	12.08.2016

Hans Waldburger / Martin Gross

Die Uetlibergbahn

Die Bahn auf den Zürcher Hausberg



142 Seiten, 77 Farb- und 86 SW-Fotos, 21 Zeichnungen, 21,5 x 21,5 cm, gebunden, Katalogpreis: Fr. 63.80 / EUR 44,80, Direktbezugspreis: Fr. 53.60 / EUR 44,80.

Vor mehr als 130 Jahren begann die Geschichte der Uetlibergbahn als touristisches Verkehrsmittel auf Zürichs „Hausberg“. Wirtschaftliche Probleme endeten in der Einstellung des Personenverkehrs 1920. Seit der Wiederinbetriebnahme und der Elektrifizierung 1923 gewinnt der Vorortverkehr an Bedeutung. Betreiber ist heute die Sihltal – Zürich – Uetliberg-Bahn. Deren beide Linien teilen sich auf dem untersten Abschnitt trotz unterschiedlicher Normen die gleichen Gleise.

Das Buch beschreibt Geschichte, Technik, Betrieb und Fahrzeuge der mit 79% steilsten normalspurigen Adhäsionsbahn Europas.

Bestellcode: WALDUETL

Minirex AG

Verlag und Versandbuchhandlung
Maihofstrasse 63, CH-6002 Luzern
Telefon +41 / (0)41 / 429 70 70
Telefax +41 / (0)41 / 429 70 77
E-Mail: verkauf@minirex.ch,
Internet: www.minirex.ch