



Der Bt 372 wartet bei Thévenaz-Leduc auf die Asbestsanierung und den anschliessenden Abbruch (Foto: Ph. Dubuis, 23. Dezember 2017).

eine Kursbuch-Druckausgabe mit den Fahrplänen für Bahnen, Schiffe und Luftseilbahnen produzieren werden. (pd)

TPF-Wagen zum Abbruch

Die Transports Publics Fribourgeois (TPF) haben im Dezember 2017 drei schon seit längerem nicht mehr im Fahrgastbetrieb eingesetzte Fahrzeuge zum Verwertungsunternehmen Thévenaz-Leduc in Ecublens überführen lassen: den Steuerwagen Bt 372 (SWP/BBC 1964), den B 361 (FFA 1963) und den während vieler Jahre von einem wohl-tätigen Verein verwendeten B 343 (Baujahr 1910). Damit sind die letzten asbesthaltigen TPF-Wagen verschwunden. (mr)

ABB baut weniger Stellen ab

Wie der Technologiekonzern ABB am 12. Januar 2018 mitteilte, fällt der Stellenabbau bei ABB Sécheron SA etwas weniger drastisch aus. Demnach sollen 85 Festangestellte ihren Job verlieren, 15 weniger als ursprünglich geplant (siehe SER 12/2017, S. 591). Die Zeitspanne für die Restrukturierung des Transformatorengeschäfts wird um sechs auf 24 Monate ausgeweitet; das Unternehmen will in diesem Jahr noch keine Kündigungen aussprechen.

Die Serviceaktivitäten für Traktionstransformatoren bleiben in Genf; nur der mit dem deutschen Markt verbundene Teil wird künftig

von der ABB-Einheit Halle betreut. Genf wird zum Kompetenzzentrum der TOSA-Elektrobus-Technologie. Zudem prüft ABB die Entwicklung von Mittelfrequenztransformatoren als Neugeschäft. (abb)

Kursbuch wird auch 2019 gedruckt

Das seit diesem Fahrplanjahr nicht mehr von den SBB im Auftrag des BAV, sondern von der Arbeitsgemeinschaft VCS / Pro Bahn / IGÖV in Eigeninitiative herausgegebene Kursbuch ist gefragt: Knapp zwei Monate nach dem Fahrplanwechsel waren mehr als 10 000 Exemplare verkauft, mehr als erwartet. Damit ist für die Verbände klar, dass sie auch 2019

SBB Cargo „plündert“ Full

Um den Jahreswechsel hatte SBB Cargo diverse nicht mehr benötigte Streckenlokomotiven in Biberist und Full abgestellt (siehe SER 2/2018, S. 109). Die erst am 2. Januar 2018 nach Full überführte Re 420 241 rückte nur 13 Tage später ins Werk Bellinzona ein und ist seit dem 2. Februar wieder im Einsatz. Eine Woche später folgten ihr die Re 420 173 und 246; letztere ist inzwischen ebenfalls in den Betriebsdienst zurückgekehrt. Somit stand bei Redaktionsschluss nur noch die 420 185 in Full.

Die im RBL ausgeschlachtete Re 420 189 wurde um den 8. Februar nach Kaiseraugst zum Abbruch überführt. (rh)

Open Data: Bundesrat will auch Vertriebssysteme öffnen

Das Verkehrsdepartement UVEK muss bis Ende 2018 eine Vernehmlassungsvorlage zur Öffnung der ÖV-Vertriebssysteme erarbeiten. Das hat der Bundesrat beschlossen. Die Transportunternehmen sollen verpflichtet werden, „den Zugang (...) für Dritte unter definierten Rahmenbedingungen zu gewährleisten“. Mobilitätsanbieter ausserhalb des öffentlichen Verkehrs werden „aufgefordert, ihre Systeme ebenfalls zu öffnen“. Bei Bedarf behält sich der Bundesrat regulierende Massnahmen auf Gesetzes- oder Verordnungsebene vor.

Auch die Bereitstellung von Geo- und Betriebsdaten soll weiter gefördert werden. Dienstleister aus der Informatikbranche sollen daraus neue, innovative, verkehrsträgerübergreifende Anwendungen und Angebote kreieren, so die Hoffnung. Zu den Grunddaten, die dafür benötigt werden, gehören unter anderem Infrastruktur-Angaben zu den Bahnhöfen, Haltestellen und Bahnhofparkplätzen, Fahrpläne, Echtzeit-Verkehrsdaten, Billettpreise oder Parkkosten. Wenn in Zukunft bessere Informationen zum Verkehrsaufkommen oder zu den Kosten zur Verfügung stünden, könnten Verkehrsspitzen gebrochen und die Infrastruktur besser ausgelastet werden, schreibt der Bundesrat.

Was die Vertriebssysteme betrifft, haben sich die SBB als grösster „Player“ in der Vergangenheit wiederholt skeptisch hinsichtlich einer zu weitgehenden Öffnung geäussert. Sie befürchten, dass in Zukunft Einnahmen aus dem ÖV-System zu Technologieriesen wie Google oder Apple abwandern könnten. Bei den Geo-

und Betriebsdaten hingegen ist bereits heute eine Vielzahl von Datensätzen auf der Plattform data.sbb.ch verfügbar, zum Beispiel Angaben zu Brücken, Tunneln oder Bahnhöfen. Beispielsweise findet man für jeden Haltepunkt Angaben zu den Passagierfrequenzen, den Längen von Perrons und Perrondächern, das Abfahrtsplakat, die Öffnungszeiten der Verkaufsschalter oder eine Übersicht der Nebenbetriebe. Auch wer wissen möchte, wie viele General- und Halbtax-Abonnemente in seiner Wohngemeinde im Umlauf sind oder wie viele Einheitswagen IV in welchem Monat des Jahres 1983 abgeliefert wurden, wird auf data.sbb.ch fündig. Alle Daten lassen sich direkt einsehen oder in für die Weiterverarbeitung geeigneten Formaten exportieren; das Angebot wird laufend erweitert.

Eine ähnliche Plattform gibt es mit open-transportdata.swiss auch für den gesamten Schweizer ÖV; sie wird von den SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr betrieben. Unter anderem kann man die Echtzeit-Betriebsdaten aller teilnehmenden Unternehmen tagesscharf abrufen; es sind aber, anders als bei der SBB-eigenen Plattform, nur die Rohdaten in diversen Formaten verfügbar. In der Rubrik „Showcases“ findet man eine Auswahl von realisierten Anwendungen. Eine der interessantesten ist die Seite www.puenktlichkeit.ch, die detaillierte Angaben zur Pünktlichkeit des Bahnverkehrs liefert, die sich nach Zugkategorien, Unternehmen und Streckenabschnitten gliedern lassen. Dank der Auswertungen lassen sich manche „gefühlten“ Mängel mit harten Fakten unterlegen: Beispielsweise erreicht jeder

vierte IR Luzern – Genève-Aéroport Bern mit mindestens drei Minuten Verspätung. Auch die übrigen auf Bern zulaufenden Fernverkehrszüge kommen kaum auf mehr als 80 % Pünktlichkeit; die positive Ausnahme sind die von Fribourg kommenden Züge mit rund 95 %. Überall fallen die Werte deutlich besser aus, wenn man die Toleranz auf fünf Minuten erhöht; allerdings muss man dann bereits mit Anschlussbrüchen rechnen. Auch einige städtische Verkehrsunternehmen stellen ihre Daten zur Verfügung; damit lassen sich zum Beispiel Abschnitte identifizieren, auf denen Busse häufig im Stau steckenblieben.

Eine weitere Plattform samt Anwendungsbeispielen bietet die Organisation „Opendata.ch“ mit transport.opendata.ch.

Auch verschiedene ausländische Bahnen bieten inzwischen eine Auswahl von Daten zur allgemeinen Nutzung an, beispielsweise die DB unter data.deutschebahn.com. Eine von etlichen daraus entstandenen Anwendungen ist www.aufzugswaechter.org, wo man nachschauen kann, an welchen DB-Bahnhöfen gerade die Lifтанlagen ausser Betrieb sind und damit der Zugang für Rollstuhlfahrer oder Reisende mit Kinderwagen nicht möglich beziehungsweise erschwert ist.

Eine weltweite (!) Karte von Eisenbahnstrecken findet man auf www.openrailwaymap.org. Neben Streckengleisen sind auch Anschlussgleise – sogar stillgelegte – ersichtlich. Die Datenqualität ist je nach Region unterschiedlich. Teilweise sind auch Angaben zu Höchstgeschwindigkeiten und Zugsicherungssystemen verfügbar. (mr/lüt)