

Spannungsüberschlag auf SBB-Reisezug im Heitersbergtunnel

Das Online-Portal der Gratiszeitung „20 Minuten“ berichtete von einem Spannungsüberschlag am 29. Oktober 2019 auf einen Reisezug im Heitersbergtunnel. Dabei hätten das Fahrzeugdach und die Fahrgastraumdecke im oberen Stockwerk Schäden erlitten. Der Zug habe jedoch bis Lenzburg weiterfahren können. Die nicht ganz nachvollziehbare Schilderung gab Anlass zu weiteren Abklärungen bei den SBB. Schliesslich ergab sich folgender Ablauf:

Kurz vor 18 Uhr wurde auf der Strecke Killwangen – Gruemet – Hendschiken bei der Durchfahrt des RE 4830 Zürich – Aarau eine Fahrleitungsabschaltung mit vorerst unbekannter Ursache registriert. Der Zug konnte bis Mellingen Heitersberg an den Perron weiterfahren. Auf dem Dach wurde rund zwei Stunden nach dem Ereignis eine tote Krähe gefunden.

Da die Speisung auf dem betroffenen Abschnitt nach kurzer Zeit automatisch wiederhergestellt war, befuhr die nachfolgende S11 19166 Wila – Aarau die Strecke gemäss dem vorgegebenen Prozess auf Sicht. Dabei wurde eine zweite Fahrleitungsabschaltung wegen eines Kurzschlusses registriert. Der Zug konnte aber ebenfalls weiterfahren, da der Kurzschluss nicht von Dauer war.



Der Kurzschlussstrom aus dem Lichtbogen brannte ein Loch ins Dach des Aluminium-Wagenkastens. Aluminium ist wesentlich weniger temperaturbeständig als Stahl. Durch die starke Erhitzung wurde auch die Fahrgastraum-Decke des RAbe 511 031 beschädigt (Foto: SBB).

Nun wurde der Lösch- und Rettungszug (LRZ) zur Kontrolle der Strecke aufgeboden. Dieser stellte beim Tunnelportal Seite Killwangen

eine defekte Tunnelbandklemme fest. Dieser Defekt hatte dazu geführt, dass die Fahrleitung nahe ans Dach der auf Sicht fahrenden S11 geriet. Die Folge dieser Annäherung eines spannungsführenden Teils an das geerdete Fahrzeugdach war ein Spannungsüberschlag. Wegen der Nähe des speisenden Unterwerks Killwangen entwickelte sich über den Lichtbogen ein besonders starker Kurzschlussstrom.

Als Ursache für diesen Defekt steht der durch eine Krähe verursachte erste Kurzschluss im Vordergrund, da kein anderer Fremdkörper gefunden wurde, der die Fahrleitung hätte schädigen können. Krähen sind als Störungsquelle in Hochspannungsanlagen leider nichts Neues. Eine Vorschädigung der Fahrleitung als ursächlicher Grund kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Das Loch im Wagendach der S11 wurde von einem Fahrgast gemeldet. Die SBB stoppten den Zug in Lenzburg, und die Reisenden wurden gebeten auszusteigen. Eine Fachperson kontrollierte den Schaden, der Zug wurde nach Oberwinterthur zur Reparatur geführt. Dort dichtete man das rund 40 mm grosse Loch auf dem Wagendach und im Fahrgastraum mit je einer Aluminiumplatte ab. Der Triebzug kann damit bis zur definitiven Reparatur eingesetzt werden. (sbb/an)

Ruf Telematik AG in Konkurs

Die SBB hatten der Ruf Telematik AG in Schlieren, einem Unternehmen der Ruf-Gruppe, im Februar 2019 einen Grossauftrag zum langfristigen Unterhalt der Fahrgastinformationssysteme erteilt. Nur zweieinhalb Monate später, am 29. April 2019, eröffnete der Konkursrichter des Bezirksgerichts Dietikon über diese Gesellschaft den Konkurs. Die Schwesterfirma Ruf Avatech teilt mit, dass ihr Fokus anders ausgerichtet sei. Die SBB haben auf die Insolvenz der Ruf Telematik „rasch reagiert und den Auftrag gemäss dem üblichen Verfahren in einer solchen Situation“ weitergegeben. An wen, sagen sie nicht.

Ruf Telematik war bereits kurz vor der Insolvenz nicht mehr in der Lage gewesen, die offenen Bestellungen der SBB zu erfüllen. Aus diesem Grund haben die SBB schon in dieser Phase – wenn rechtlich möglich – Bestellungen bei Sublieferanten oder bei Substitutions-

lieferanten plazierte. Um die Ersatzteil-Versorgung sicherzustellen, haben die SBB ausserdem das Lager der Ruf Telematik aufgekauft, was keine zusätzlichen, unnötigen Kosten verursachte.

Die SBB arbeiten schon länger zusammen mit der Bieler Firma Akros, einem Unternehmen der Noser-Gruppe, an einer Systemablösung durch eine Eigenentwicklung namens Train Information Management System (TIMS). TIMS kommt bereits in rund 90 Fahrzeugen zum Einsatz. Die Ablösung findet etappenweise statt und umfasst alle Kundeninformationssysteme (KIS) der Regionalverkehrsfahrzeuge. Dabei werden nicht nur die Systeme von Ruf Telematik ersetzt, sondern auch diejenigen der ersten Generation des Herstellers Annax.

Beim Einbau von TIMS in bestehende Fahrzeuge rekapitulieren die SBB alle bestehenden

Ruf-Komponenten als Ersatzteile. Dadurch steht Originalmaterial für Reparaturen im Industriewerk Olten zur Verfügung. Mit der Ruf Deutschland GmbH, die zum Beispiel für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) liefert, ist zudem das ursprüngliche Herstellerwerk bestehengeblieben. Bei Einzelkomponenten können die SBB auch künftig auf Unterlieferanten zugreifen. Deswegen rechnen sie nur in wenigen Einzelfällen mit Engpässen. In solchen Fällen werden die SBB ein Ersatzprodukt evaluieren.

In den neu zur Ablieferung kommenden Zügen werden derzeit zwei verschiedene Systeme eingebaut. Die Giruno und die FV-Dosto erhalten ein Kundeninformationssystem zweiter Generation von Annax. Die derzeit in Auslieferung befindlichen Flirt bekommen dagegen erstmals direkt ab Werk die SBB-Eigenentwicklung TIMS. (sbb/an)

Zu wenig Trams: VBZ stellen Linie 17 ein

Infolge anhaltenden Fahrzeugmangels haben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) entschieden, ab dem 25. November 2019 die Linie 17 Werdhölzli – Hauptbahnhof (– Albisgütli) einzustellen; dies gab das Unternehmen am 21. Oktober an einer Medienkonferenz bekannt. Stattdessen wird die Linie 6 Zoo – Hauptbahnhof (– Bahnhof Enge) künftig ab Hauptbahnhof ins Werdhölzli geführt.

Als Ersatz für den südlichen Abschnitt der Linien 6 und 17 verkehrt die VBG-Linie 10 Flughafen – Hauptbahnhof montags bis

samstags bis etwa 20 Uhr zum Bahnhof Enge, zu den Hauptverkehrszeiten wie die Linie 17 weiter bis Albisgütli. Darüber hinaus soll die nachfrageschwächste Linie 15 montags bis samstags nur noch viertelstündlich statt mehrheitlich alle 7,5 Minuten fahren, sonntags unverändert alle zehn Minuten.

Durch die Änderungen im Liniennetz kommt es auch zu abweichenden Fahrzeugeinsätzen: Wegen der verlängerten Linie 10 können die beiden VBG-Linien zum Flughafen nicht mehr vollständig mit Cobra-Trams be-

dient werden; auf der Linie 12 Flughafen – Bahnhof Stettbach rollen deshalb montags bis samstags in drei von fünf Kursen Be 4/8 „Sänften“ mit Niederflurmittelteil. Die beiden „Mirage“-Trams Be 4/6 1674 und 1675 werden von den Linien 8 und 17 abgezogen und künftig in Doppeltraktion auf der Linie 13 in der Abend-HVZ eingesetzt.

Mit diesen Massnahmen wollen die VBZ auf allen Hauptlinien eine adäquate Zuglänge sowie netzweit zumindest bei jedem zweiten Kurs einen Niederflureinstieg gewährleisten.

Das aus dem sächsischen Bautzen angelieferte erste Flexity-Tram Be 6/8 4001 ist Mitte November 2019 – und damit zum bei der Vertragsunterzeichnung im März 2017 vereinbarten Termin – in Zürich eingetroffen. Damit stehen die Chancen gut, dass sich ab Mitte 2020 die angespannte Lage bei den VBZ entspannen wird (Foto: Bombardier).

Insgesamt werden künftig im werktäglichen Auslauf zehn Trams weniger benötigt. Die Änderungen werden voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 beibehalten. Tage mit bis zu fünf im operativen Betrieb fehlenden Fahrzeugen und damit einhergehenden Einzel- statt Doppelkompositionen soll es damit so schnell nicht mehr geben. Mit einer nachhaltigen Entspannung der prekären Lage ist frühestens ab Mitte 2020 zu rechnen, wenn die ersten der neuen Flexity-Strassenbahnen in den Einsatz gelangen.

Seit Jahren knapper Bestand

Die Situation bei der VBZ-Flotte ist schon seit längerem angespannt. 2011 hatten die VBZ die Beschaffung neuer Trams ausgeschrieben [1]; sie sollten ab Ende 2016 in den Einsatz gelangen. Wegen Einsparungen verzögerte sich das Projekt jedoch massiv [2].

Mit der Inbetriebnahme des „Trams Hardbrücke“ und der damit einhergehenden Verlängerung der Linie 8 zum Hardturm Ende 2017 [3] sowie der Eröffnung der Limmattalbahn bis Schlieren im September 2019 [4] verschärfte sich die Rollmaterialsituation weiter. Man hoffte, mit den ab Februar 2019 zur abendlichen HVZ eingesetzten Museumswagen 1674 und 1675 auf den Linien 8 und 17 [5] die Situation so zu entspannen, dass der Wagenauslauf plangemäss gewährleistet ist. Einige grössere Kollisionen machten diese Planung aber obsolet.

Die VBZ prüften den zeitweisen Einsatz von Gebrauchtwagen der Baselland Transport (BLT) [6]; die Pläne wurden jedoch verworfen. Der vermehrte Einsatz von Museumswagen



war aus Kapazitätsgründen und wegen der aufwendigen Personalinstruktion auch nicht zielführend. Die Verwendung von Fahrzeugen der Forchbahn scheiterte abgesehen von technischen Einschränkungen daran, dass auch diese über zu wenig Rollmaterial verfügt. Der ersatzweise Einsatz von Bussen hätte im Bereich der Haltestellen Probleme gebracht, da die Busse breiter sind als die Trams. So blieb als Bestvariante das nun beschlossene Konzept.

Weiterhin gelten der Verzicht auf Extra-, Dienst- und Ausbildungsfahrten zumindest während der HVZ sowie geänderte Prozesse bei der Instandhaltung. Die beiden Be 4/6 1674 und 1675 sind nach wie vor im Depot Oerlikon beheimatet, da hier die Wartung aller Museumswagen stattfindet.

Mirage-Trams zu früh abgestossen

Einst war für jede Traminie ein ganzer Reservezug vorhanden, der, richtig betafelt, sofort eingesetzt werden konnte. Später begnügte man sich mit einem Zug pro Depot. Gegenwärtig besteht zu oft gar keine Reserve mehr.

Um den Fahrplan stabil zu halten, verfügten die VBZ bis zuletzt über ein bis zwei Reservezüge, die, mit Personal besetzt, sofort einsatzbereit waren; einer davon war tagsüber beim Hauptbahnhof in der Gessnerallee stationiert. Auch diese Züge gibt es mittlerweile nicht mehr.

Die letzten zwölf Mirage-Trams verliessen Zürich nach dem ukrainischen Winnyzja/Vinnitsa im November 2011. Man wollte keine alten Fahrzeuge mehr haben und entledigte sich dieser, obwohl die Neubeschaffung noch nicht in trockenen Tüchern war. (lüt)

- [1] Zürich will bis zu 140 Bombardier-Trams beschaffen. SER 7/2016, S. 344 – 345
- [2] VBZ stellen Flexity-Maquette vor. SER 6/2018, S. 328 – 329
- [3] Lüthard, J.: Tram-Tangentiallinie in Zürich eröffnet. SER 1/2018, S. 54 – 55
- [4] Erster Limmattalbahn-Abschnitt in Betrieb genommen. SER 10/2019, S. 542
- [5] VBZ-Mirage zurück im Liniendienst. Kurzmeldung in SER 4/2019, S. 177
- [6] Kurzmeldungen in SER 7/2017, S. 322, und 10/2017, S. 481

Frühere Birsigtalbahnen-Wagen in der Slowakei

Seit Juli 2019 stehen zwei ehemalige Steuerwagen der Transports Publics du Chablais (TPC) bei der rund vier Kilometer langen Kindereisenbahn Košice im Einsatz. Die seit 1955 bestehende ehemalige Pioniereisenbahn weist Meterspur anstelle der sonst im Bereich der ehemaligen Donaumonarchie üblichen Bosnischen Spurweite (760 mm) auf.

Die TPC konnten mit der Ablieferung der sieben Gelenktriebwagen Beh 2/6 541 – 547 das aus den 1960er Jahren stammende Rollmaterial, das die Vorgängerbahn AOMC 1984 von der Baselland Transport AG (BLT) übernommen hatte, ausmustern. Die beiden Steuerwagen Bt 132 und 134 verliessen die Schweiz im Sommer 2018 zusammen mit dem nach Rumänien zur Strassenbahn Sibiu – Răşinari abgegebenen Be 4/4 101 (früher BTB/BLT Be 4/4 14).

Die Kindereisenbahn liess die 1966 von Schindler und BBC an die Birsigtalbahn (BTB) gelieferten Bt 132 und 134 im Jahr 2018 im rumänischen Crişcior umbauen. An den Wagenkästen entfernte man sowohl die Führerkabine als auch den Kastenabschluss am anderen Ende und ersetzte diese durch offene Plattformen. Die Wagen tragen weiterhin ihre

originalen Nummern 132 und 134, die aber mit der slowakischen Klassifizierung Ba/u ergänzt wurden. Die neue Farbgebung ist Rot-Weiss mit einem mittig angebrachten dunkelgelben Streifen.

Nur wenige Wochen nach der offiziellen Einweihung wurde der Ba/u 132 am 14. August am Ausgangsbahnhof Čermel bei einer Kollision beschädigt. Bei starken Regenfällen war

ein Lkw samt Anhänger von der Landstrasse abgekommen, durchbrach die Leitplanke und landete direkt auf zwei Wagen, die auf einem Abstellgleis unterhalb der Strasse standen.

Neben dem Ba/u 132 wurde auch ein mehr als 100 Jahre alter zweiachsiger Packwagen beschädigt, der unter Denkmalschutz steht. Der Sachschaden dürfte 100 000 Euro übersteigen. (pson)

Die Diesellokomotive TU29.2004 (ČKD Prag, Baujahr 1958) der Kindereisenbahn Košice am 18. August 2019 im Endbahnhof Alpinka zusammen mit dem ehemaligen TPC-Steuerwagen Bt 134, der in Rumänien zum Plattformwagen umgebaut wurde. Unverändert geblieben sind die für die früheren Birsigtalbahnen-Fahrzeuge typischen Übersetzfenster und die Schindler-Drehgestelle (Foto: A. Thompson).

