

Warten auf neues Uhrwerk

Die Bahnhofsuhr in der Querhalle des Hauptbahnhofs Zürich ist seit rund drei Monaten defekt. Das alte Uhrwerk habe wegen technischer Störungen wiederholt die falsche Zeit angezeigt und musste deshalb jedesmal nachgestellt werden, sagte Ende Januar 2020 die Medienstelle der SBB auf Anfrage. Aus diesem Grund müsse jetzt das gesamte Uhrwerk ersetzt werden. Man könne aber nicht auf ein Standarduhrwerk zurückgreifen; das Zifferblatt habe einen grösseren Durchmesser als üblich, und die Zeiger seien entsprechend grösser und schwerer. Deshalb sei die Firma Mobatime dabei, eigens ein Ersatzuhrwerk zu fertigen. Wann dieses in die Bahnhofsuhr eingebaut werden könne, lasse sich noch nicht sagen. (jst/md)

Kein Tram für die Rosengartenstrasse in Zürich

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben das 1,1 Milliarden Franken schwere Grossprojekt „Rosengarten tram und Rosengartentunnel“ mit einem Nein-Anteil von mehr als 60 Prozent wuchtig verworfen. Damit wird es in absehbarer Zeit keine neue Tramverbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck geben. Die gut drei Kilometer lange Neubaustrecke hätte die bereits 2017 eröffnete Tramlinie über die Hardbrücke ergänzen sollen. (sda/mr)

Verzicht auf Storno-Entgelte nach Unfall in Italien

Die Sperrung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Milano – Piacenza (– Bologna) nach dem Unfall vom 6. Februar 2020 (siehe Bericht in dieser Ausgabe) wirkt sich wegen der dadurch ausgelösten Umleitungen auch auf den Güterverkehr aus. In der Schweiz haben die Infrastrukturbetreiber BLS Netz AG, SBB und SOB beschlossen, den betroffenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen entgegenzukommen: Sie verzichten auf die Verrechnung von Gebühren für die Änderung oder Abbestellung von Trassen sowie generell auf Stornierungsentgelte, soweit sie in direktem Zusammenhang mit dem Unterbruch der RFI-Strecke Milano – Piacenza stehen. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe gab es für die Wiederinbetriebnahme noch keine Prognose. (mr)

Pendlerschiffe für den Genfer See

Die Luzerner Shiptec AG kann für die auf dem Genfer See tätige Schifffahrtsgesellschaft CGN zwei neue Passagierschiffe bauen. Sie sind für den Pendlerverkehr auf den Linien von Lausanne-Ouchy nach Évian und nach Thonon ausgelegt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 33 km/h sind sie schneller als die bisher eingesetzten Schiffe, was die CGN nutzen will, um den Fahrplan zu verdichten. Bislang gilt nach Évian ein ungefährer 90-Minuten-Takt, nach Thonon wird stündlich gefahren; die Fahrzeit beträgt 35 beziehungs-



Die Uhr in der Querhalle des Hauptbahnhofs Zürich ist ausser Betrieb. Das Ersatzuhrwerk muss eigens bei der Firma Mobatime hergestellt werden (Foto: J. Streuli).

weise 50 Minuten. Die beiden neuen Schiffe mit einer Kapazität von je 700 Personen kosten 57 Millionen Franken und sollen 2022/2023 in Betrieb gehen. (sda/mr)

TMR setzen auf Neubeschaffung

Die Schmalspurbahn zwischen Martigny und Saint-Gervais (Frankreich) wird gemeinsam durch die Transports de Martigny et Régions (TMR) und SNCF Mobilités betrieben. Auf dieser Strecke werden unter anderem fünf Triebzüge BDeh 4/8 beziehungsweise Z 800 aus den 1990er Jahren eingesetzt, die sowohl auf dem Schweizer als auch auf dem französischen Abschnitt fahren können. Drei Triebzüge sind im Besitz der SNCF, zwei der TMR. Die fünf Fahrzeuge müssen einer grösseren Revision unterzogen werden, damit sie auch nach 2023 eingesetzt werden können.

Ursprünglich sahen die beiden Bahnen vor, die Revision aller Z-800-Triebzüge gemeinsam durchzuführen. Im Rahmen der dazu notwendigen Abklärungen hat Bombardier als Nachfolgeunternehmen des Herstellers Vevey Technologies Bedenken angemeldet, dass für bestimmte Komponenten der Antriebsausrüstung keine Ersatzteile mehr erhältlich seien oder die Reparatur nicht mehr möglich wäre. Angesichts der sich abzeichnenden Risiken haben die TMR SNCF Mobilités informiert, dass sie die Beschaffung von drei neuen Triebzügen der Hauptrevision vorziehen. Diese Fahrzeuge werden zugleich die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen, was bei den BDeh 4/8 nicht der Fall ist.

SNCF Mobilités beziehungsweise die Region Auvergne-Rhône-Alpes als Leistungsbestellerin auf dem französischen Abschnitt zeigte zunächst Interesse, die beiden BDeh 4/8 der TMR zu übernehmen. Die beschriebenen Probleme blieben allerdings bestehen; zudem würde nach einer umfassenden Modernisierung samt Ersatz der Leittechnik wohl eine Neuzulassung fällig. Es gilt deshalb als wahrscheinlich, dass sich die SNCF der TMR-Bestellung anschliessen wird. Diese haben am 13. Januar 2020 ein zweistufiges Verfahren für die Lieferung von bis zu sieben

neuen Triebzügen für Adhäsions- und Zahnradbetrieb lanciert. Schlusstermin für den Eingang der Interessenbekundungen war der 10. Februar. (md/mr)

Neue MGB-Züge teurer als erwartet

Die Matterhorn – Gotthard-Bahn (MGB) hat die Lieferung von zwölf Triebzügen der neuen Generation „Orion“ vergeben. Den Zuschlag hat Anfang Februar die Stadler Busssnang AG als einziger Bewerber erhalten. Bemerkenswert ist der hohe Preis von 148,5 Millionen Franken, was pro dreiteiligen Zug fast 12,4 Millionen ergibt, etwa 15 Prozent mehr als ursprünglich erwartet. Man sei anfänglich davon ausgegangen, Fahrzeuge auf Basis des Zentralbahn-Typs „Fink“ zu beschaffen, so die MGB auf Anfrage. Das sei nun aber aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Die Radsatzlast beträgt beim Fink knapp 17 Tonnen; bei der MGB dürfen jedoch 16 Tonnen nicht überschritten werden.
- Für den Winterbetrieb am Oberalp pass ist ein grösserer Schienenräumer erforderlich als beim Fink; dieser lässt sich nicht mit der bei den Zentralbahn-Fahrzeugen verwendeten Crashfront kombinieren. Letztere müsse zudem mit jener der Nachbarbahn RhB „kompatibel“ sein, schreibt die MGB.
- Für die 179 %, auf kurzen Abschnitten sogar 181 % steile Strecke Göschenen – Andermatt würde ein Fahrzeug der Bauart Fink mit zwei Zahnradstellungen unter dem Mittelwagen (wobei nur je einer der beiden Radsätze angetrieben ist) und je einem Adhäsionsdrehgestell unter den Endwagen nicht genügen. Die MGB-Züge erhalten sechs Drehgestelle: vier gleich konzipierte Antriebsdrehgestelle mit je einem Zahnrad- und Adhäsionsantrieb unter den Endwagen sowie zwei Bremsdrehgestelle unter dem Mittelwagen.

Die neuen Triebzüge werden die Gepäcktriebwagen Deh 4/4 21 – 24, vier nicht zu modernisierende Lokomotiven HGe 4/4 II und eine Reihe von Reisezugwagen ablösen. In einigen Jahren will die MGB weitere 15 Orion beschaffen, die ab 2028 die verbleibenden Deh-4/4-Pendelzüge ersetzen sollen. (mr)

Alte FLP- und RBS-Züge nach Madagaskar

Im Sommer 2018 bestellte die Meterspurbahn Lugano – Ponte Tresa (FLP) neun Stadtbahnzüge des Typs Tramlink, die Stadler in Spanien bauen wird. Im Rahmen des Kaufvertrags verpflichtete sich der Hersteller dazu, das bisherige Rollmaterial zu übernehmen. Stadler wird die Be 4/12 21 – 25 und Be 4/8 41 – 42 (ehemals FART) nach eigenen Angaben an den französischen Zwischenhändler Arterail weiterreichen, zusammen mit zwei RBS-Zügen der gleichen Generation („Mandarinli“), die sonst verschrottet worden wären. Dem Vernehmen nach sind die aus den 1970er Jahren stammenden, um 2001/2002 überwiegend mit Niederflur-Zwischenwagen ergänzten Vorortzüge für ein Bahnprojekt in Madagaskar vorgesehen. Ob dieses tatsächlich zustande kommt, ist nach den der Redaktion vorliegenden Informationen alles andere als sicher.

Der Bahnhistorische Verein Solothurn – Bern (www.solothurn-bern.ch) bemüht sich zudem darum, einen zweiteiligen „Mandarinli“-Triebzug zu erhalten. Mit ihren gleichmässig über den Zug verteilten Einstiegen und dem Innenraum ohne Abteiltüren gelten sie als erste S-Bahn-Fahrzeuge der Schweiz. (lüt/mr)

Korrigendum zu SER 2/2020

„MOB-Wagen auf dem BLS-Netz“, S. 60 – 61: Die Fahrzeiten der neuen Goldenpass-Züge Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost gehen aus den Antworten des Kantons Waadt (nicht Wallis) auf die Eingaben zum Fahrplanwechsel 2020 hervor.