

## VBZ schliessen Depot Hard

Am 9. Februar 2020 stimmte der Stadtzürcher Souverän dem Bau einer Wohnsiedlung auf dem Areal und über der Halle des Tramdepots Hard zu. Bereits ab August 2020 steht das Depot bis 2025/2026 den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) nicht mehr zur Verfügung. Damit entfallen sehr kurzfristig Abstellmöglichkeiten im Depotinnern und in der Freiluftgleisanlage für zumindest 28 Tramzüge zu jeweils 42 Meter Länge. Hervorzuheben ist noch, dass das Depot ab 2026 nur noch Platz für 25 solcher Tramzüge bieten wird. Genauso viele Kurszüge laufen derzeit fahrplanmässig aus dem Depot Hard aus.

Da in den übrigen Depots Elisabethenstrasse, Irchel, Oerlikon und Wollishofen kaum eine Platzreserve besteht, werden nun vermehrt Kurszüge über Nacht im Freien abgestellt. Zudem dient die Freiluftgleisanlage der Zentralwerkstätte (ZW) erneut zur Nächtigung von 18 Kurszügen; die Wartungsarbeiten werden jeweils im Depot Elisabethenstrasse ausgeführt und die Fahrzeuge anschliessend in die ZW überführt. Dieses Vorgehen wurde bereits 2017 während des Umbaus des Depots Elisabethenstrasse angewandt. Dabei müssen die Trams die ZW bereits frühmorgens wieder verlassen, um so deren Betrieb zu ermöglichen. Bis 2023 wollen die VBZ auf dem Areal der ZW seitlich und hinter dem „Silberwürfel“ weitere Abstellgleise für bis zu 46 Tramzüge erstellen. Das entsprechende Projekt ist jedoch noch im Anfangsstadium. Das im regionalen Richtplan eingetragene mögliche Depot an der Aargauerstrasse ist noch nicht einmal spruchreif.

Nun ist aber die VBZ-Flotte derzeit viel zu klein. Zehn Garnituren fehlen allein, um den regulären Betrieb inklusive der Linie 17 wieder aufnehmen zu können (siehe Heft 12/2019, S. 660). Ein weiterer Zug wäre erforderlich, um die sofort verfügbare Einsatzreserve zur Fahrplanstabilisierung wieder mit zwei Zügen bilden zu können, und mindestens drei zusätzliche Züge, um die betriebliche Reserve auszuweiten. Zudem dürften nochmals drei Trams erforderlich sein, da beim Ausfall eines der 70 sich in Auslieferung befindenden Flexity immer ein siebenteiliger, knapp 43 Meter langer Zug fehlt. Folglich müssen mindestens

17 Tram-2000-Züge oder 34 Wagen mehr erhalten werden, als zum Einsatz gelangen. Die Gesamtlänge der Flotte wird also um knapp 720 Meter zunehmen. Mittelfristig zu berücksichtigen ist noch die auf 2027 geplante Tramstrecke nach Zürich-Affoltern. Dafür werden nochmals etwa vier Tramzüge benötigt.

Bis zur Inbetriebnahme der zusätzlichen Gleise in der ZW wird es kaum möglich sein, alle Kurse in der vorgesehenen Länge zu führen. Durch die Konzentration der Abstellorte im Westen der Stadt werden die Verbindungsfahrten massiv zunehmen, was auch den Personalbedarf steigen lässt. Allein die Überführungsfahrten zwischen dem Depot Elisabethenstrasse und der ZW dürften zwei zusätzliche Stellen erfordern. (lüt)

## Zwei Giruno-Pannen

Am 26. Juni 2020 wurde der RABe 501 001 als Zug 683 von Basel nach Lugano eingesetzt. Nahe Gelterkinden schlug während eines Gewitters ein Blitz in die Fahrleitung ein. Der Überspannungsableiter auf dem Dach des Zuges verhinderte wohl Schlimmeres, doch der Stromabnehmer und weitere Teile der Dachausrüstung wurden beschädigt. Der Giruno wurde geräumt und von einem Lösch- und Rettungszug in den Bahnhof Gelterkinden geschleppt. Das dadurch belegte Gleis 2 in Gelterkinden wurde jedoch spätestens am Montagmorgen für den Werktagsverkehr benötigt. Das normalerweise praktizierte Abschleppen durch einen anderen Giruno kam in diesem Fall nicht in Frage. Das Gelterkindener Gleis 2 war zu kurz für zwei mit 404 Meter überlange Girunos. Das Kuppeln und Einrichten für die Schlepffahrt hätte die Sperre eines Streckengleises von Tecknau bis Sissach erfordert. So musste der Personenverkehr schliesslich am Sonntagnachmittag die mit Zug 1977 in Zürich HB eingetroffene Re 420 als Extrafahrt von Zürich nach Gelterkinden disponieren. Diese Lokomotive konnte den defekten Triebzug nach Anbau der Notkupplung nach Basel GB abschleppen.

Beim Giruno RABe 501 015 bereitete die Traktionsausrüstung wiederholt Probleme. Am 4. Juli 2020 war er als EC 321 Zürich – Milano unterwegs. Nach der Wende in Rotkreuz reichte die Zahl der arbeitenden Moto-

ren nicht mehr aus. Der Zug wurde in Immenensee geräumt und auf das Gleis 753 in Rotkreuz zurückgeführt. Dort holte ihn der RABe 501 018 am Sonntagmittag ab und half ihm in Vielfachsteuerung über Wohlen – Brugg VL nach Basel GB.

Eine weitere Berichterstattung zur Bewährung der neuen Giruno-Züge ist wegen der anhaltenden Informationssperre des Herstellers gegenüber den SBB nicht möglich. (an)

## Stabile ÖV-Preise trotz Einnahmeausfällen

Trotz erwarteter Ertragseinbussen von 25 bis 30 Prozent als Folge der Massnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie verzichteten die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für 2021 auf Preiserhöhungen. Dies hatte der Dachverband Alliance Swiss-Pass am 24. Juni 2020 bekanntgegeben.

Das Generalabonnement (GA) soll ein Eckpfeiler des Abonnementsortiments bleiben. Neu eingeführt werden eine GA-Monatskarte ohne Halbtaxbindung und das „GA für 25-Jährige“. Im gleichen Zug soll das „GA Junior für Studierende“ von 25 bis 30 Jahren abgeschafft werden. Alliance Swiss-Pass stellt sich auf den Standpunkt, dass das GA für Studierende einen Sonderfall darstelle und zu einer Ungleichbehandlung innerhalb dieser Altersgruppe führe. Als einmalige Abfederungsmassnahme ist vorgesehen, dass alle Inhaber dieses Abos beim Wechsel auf das GA für Erwachsene 500 Franken gutgeschrieben erhalten. Neu sollen nicht nur Studierende, sondern auch 25-Jährige im Berufsleben einen Rabatt erhalten. Mit verschiedenen Vergünstigungen für Reisende unter 25 Jahren will die ÖV-Branche zudem eine jüngere Kundschaft ansprechen.

Ab 2021 sollen auch die Sparangebote ausgebaut werden. Der Sparklassenwechsel wird es Reisenden mit einem Fahrausweis zweiter Klasse ermöglichen, günstig in die erste Klasse zu wechseln. Das Angebot der „Sparkleingruppe“ richtet sich an Gruppen von drei bis neun Personen. Beide Angebote werden nur online buchbar und zugsgebunden sein. (sbb/md)

## MGB: Älteres Rollmaterial im Mattertal

Im Mattertal sind derzeit viele mit Deh-Triebwagen gebildete Pendelzüge im Einsatz. So verkehrt neben den ehemaligen Fahrzeugen der Furka – Oberalp-Bahn (FO) derzeit auch ein Deh 4/4 der ehemaligen Brig – Visp – Zermatt-Bahn (BVZ). Seit mehreren Jahren tritt laut Matterhorn – Gotthard-Bahn (MGB) auf der Strecke Visp – Zermatt ein bisher nur unzureichend erklärbarer Rad-/Schienenverschleiss auf, ganz besonders zwischen Täsch und Zermatt. Seit 2015 befasst sich eine Task Force unter Beizug externer Experten mit dem Problem, bisher leider erfolglos.

Der Radverschleiss trete bei allen Fahrzeugen auf und wirke sich deshalb in erster Linie auf die im Mattertal zum Einsatz kommenden Fahrzeuge aus, also vor allem auf die Komet-Triebzüge sowie in geringerem Mass auch auf die Lokomotiven des Typs HGe 4/4 II. Um eine ausreichende Verfügbarkeit an Fahr-



Der Deh 4/4 22 der Matterhorn – Gotthard-Bahn am 28. Juni 2020 zusammen mit dem Steuerwagen Bt 2254 bei Täsch (Foto: U. Jossi).