

Ersatz-IR75 wegen „Überfüllung“ ausgefallen

Der IR75 2126 Konstanz – Luzern fiel am 22. Februar 2023 wegen einer Türstörung in Zürich Flughafen (an 16.14 Uhr) auf der Reststrecke aus. Nach der Störungsbehebung wurde die Garnitur leer nach Zug überführt, um von dort als IR75 72131 nach Konstanz zurückzufahren. Als Ersatz für Zug 2131 auf dem Abschnitt Luzern (ab 17.35 Uhr) – Zug wurde anstelle der planmässigen IC2000-Garnitur mit neun Wagen der Flirt-Vierteiler RABe 521 014 herangezogen. Wenig überraschend, erwies sich dessen Platzangebot für diese HVZ-Leistung als völlig ungenügend, und der Zugchef entschied, aus Sicherheitsgründen auf eine Abfahrt zu verzichten und die völlig überfüllte Komposition zu räumen.

Die Reisenden wurden auf die Folgezüge verwiesen, was dadurch erschwert wurde, dass die elektronischen Anzeigen im Bahnhof Luzern zu jener Zeit nicht richtig funktionierten; so wurden (ausgerechnet) die IR70/IR75 Richtung Zürich und die „Seetaler“ nicht angezeigt, auch nicht auf den entsprechenden Perrons. Die SBB erklärten die ungenügende Ersatzstellung auf Anfrage damit, dass an jenem Tag mehrere Fahrzeugstörungen aufgetreten seien, die Ersatzleistungen erforderlich gemacht hatten, so dass in diesem konkreten Fall nur der genannte Flirt zur Verfügung gestanden habe.

Laut SBB ist die Lastgrenze zur Definition eines überfüllten Zuges in den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV Art. 47.1) respektive der SN EN 15663 geregelt. Daraus ergibt sich ein Grenzwert von vier Personen pro Quadratmeter für den Fernverkehr sowie deren sechs pro Quadratmeter für den Regionalverkehr. Da der Flirt in diesem Fall als IR-Zug eingesetzt werden sollte, galten die Vorgaben für den Fernverkehr. So weit, so klar.

Etwas nebulöser wird es beim Thema, wer auf welche Weise bestimmt, ob ein Zug überfüllt ist oder nicht. Laut SBB ist dies allein der Zugchef. Auf die Frage, wie dieser sich kurzfristig einen Überblick verschaffen kann, ob ein Zug anhand der genannten Kriterien überfüllt ist, antworteten die SBB: „Die Kundenbegleiter kennen das Rollmaterial. Das heisst, sie wissen, wie viele Plätze ein Wagen hat und können so abschätzen, wie viele Personen sich darin befinden. Bei nur vier Wagen ist das relativ einfach und schnell möglich festzustellen.“ Die Antwort darauf, wie dies bei unbegleiteten (!) Zügen des Regionalverkehrs funktionieren soll, bleiben die SBB schuldig. Dabei begründen sie die die Zugsräumung bei Überfüllung mit Sicherheitsüberlegungen. Bei Gefahren dürfen die Fluchtwege nicht durch Gepäck oder Fahrräder versperrt sein. (pw)

Erster Berner Tramlink auf Probefahrt

Nachdem am 1. Februar 2023 der erste Tramlink, aufgeteilt in seine drei Segmente, in Bern eingetroffen war (siehe Heft 3/2023), wurde das Fahrzeug mittlerweile in der Werkstätte von Bernmobil zusammengesetzt. Noch im selben Monat fanden dann auch die ersten nächtlichen Probefahrten statt. (lüt)

Der mittlerweile zusammengesetzte erste Berner Zweirichtungs-Tramlink Be 6/8 911 am 21. Februar 2023 vor dem Tramdepot Bolligenstrasse. Von den vier Drehgestellen sind drei angetrieben; beim zweiten von links handelt es sich um ein Laufdrehgestell. Gut sichtbar sind die entlang der unteren Kante der Wagenkästen angebrachten weissen Styropor-Klötzchen zur Überprüfung der Profilverfreiheit (Foto: J. Lüthard).

Spontane sowie angekündigte Nachtruhestörung

Ein technischer Defekt löste gegen 1.00 Uhr in der Nacht auf den 27. Februar 2023 den akustischen Alarm eines im Bahnhof Zug abgestellten Regio-Dosto (RABe 511) der S5 aus, der erst nach einer halben Stunde ausgeschaltet werden konnte. Während dieser Zeit waren bei der Polizei bereits mehrere hundert Meldungen wegen Nachtruhestörung eingegangen.

Sogar mehrere, immerhin angekündigte Störungen während der Schlafenszeit hatten die in Bahnhofsnähe wohnhaften Stadtberner in den beiden Nächten vom 8. auf den 10. März 2023 zu ertragen. Die SBB testeten sämtliche Brandschutzeinrichtungen des Bahnhofs; dazu gehörte auch ein Test der Feueralarmsirenen. Der Probealarm sollte jeweils

zwischen 20 und 4 Uhr zwei- bis dreimal während je rund 15 Minuten ausgelöst werden. Den Grund für die zeitliche Ansetzung erklärten die SBB damit, dass während des Tests unter anderem Brandschutztüren schliessen und die Liftnutzung kurzfristig eingeschränkt wird. (sbb/sda/pw)

Totalsperre Altstätten – Buchs SG

Seit 27. Februar 2023 besteht die voraussichtlich bis 29. Oktober 2023 dauernde Sperre für den Ausbau der Bahnstrecke Altstätten – Buchs SG (unter anderem Bau von Doppelspurabschnitten), der ab Dezember 2024 den Halbstundentakt im Fernverkehr St. Gallen – Sargans ermöglichen soll. Während dieser Zeit werden die IR13/RE- und die S4-Züge zwischen Altstätten und Buchs durch Busse ersetzt; zwischen Buchs und Sargans wurden die Fahrzeiten der Züge entsprechend angepasst, was in Sargans auch mehr Umsteigezeit zwischen IR13 und IC3 zur Folge hat. Die RJ-, NJ- und EC-Züge von/nach Österreich halten bis Ende Oktober nicht in Sargans. Die SBB erklärten, die Bauarbeiten durch die Totalsperre ein Jahr früher abschliessen zu können, als dies unter laufendem Betrieb möglich wäre. (sbb)

Doppelspurausbau im Laufental bewilligt

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den SBB am 7. Februar die Plangenehmigung für den Doppelspurausbau der Bahnstrecke Duggingen – Grellingen im Laufental erteilt. Vorarbeiten haben bereits begonnen. Diese Massnahme, Teil des Ausbaus „STEP 2035“, soll die Verdichtung des heutigen Fernverkehrstakt Basel – Biel zu einem Halbstundentakt ermöglichen. Das Bauprojekt ist mit 133 Millionen Franken budgetiert. (bav)

Rind fährt Thurbo

Am Abend des 26. Februar 2023 stieg in St. Gallen St. Fiden eine Gruppe junger Män-

Ungewöhnlicher Fahrgast in der S1 Wil SG – Schaffhausen: Die Fahrt mit einem Rind bleibt für die jungen Männer ohne Folgen; ein Thurbo-Sprecher teilte mit, man wolle „Gnade vor Recht“ walten lassen (Foto: Screenshot Tiktok, 26. Februar 2023).

