

Umgestaltung des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen

Der, an der am 18. August 1859 eröffneten Strecke Turgi – Koblenz liegende Bahnhof Siggenthal-Würenlingen wird nach Bad-Zurzach, Koblenz und Döttingen für 30 Millionen Franken erneuert. Bereits kurz nach der eröffneten Spanisch Brötlibahn 1847, von Zürich nach Baden, hat die damalige Nordostbahn die Weiterführung durch das Untere Aaretal nach Koblenz und Waldshut, an das deutsche Eisenbahnnetz, in Doppelspur geplant (man beachte Brücken, Dämme, Durchlässe und Tunnel in Koblenz).

Die Umgestaltung des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen beinhaltet ein modernes 220m langes und 55cm hohes Perron sowie die Verlegung der Freiverladeanlage für Cargo-Güter (Zuckerrüben, Holz, etc.) an das südliche Ende des Bahnhofsareals



Als Startzeichen der Erneuerungsarbeiten setzten (vlnr) U.M. Koch, SBB, St. Attiger, Regierungsrat Kanton Aargau, M. Koller, Gemeindeammann Untersiggenthal, und A. Zoppi, Gemeindeammann Würenlingen am 20. November 2015 eine Tafel.

Weiter entsteht beim künftigen Perron ein überdachter Busbahnhof, der zwei alte Haltestellen ersetzt und mit einer vandalensicheren WC-Anlage versehen wird.

Radfahrer können sich auf eine

ausgebaute und überdachte Veloabstellanlage mit 100 Abstellplätzen freuen. Auch die P+Rail-Anlage wird um 20 Parkplätze auf 48 ausgebaut.

Und als Letztes wird das alte Stellwerk, Baujahr 1950, durch ein elektronisches ersetzt. Dafür wird im nördlichen Areal ein Bahntechnikgebäude erstellt.

Da inskünftig keine Stellwerkbedienung mehr vor Ort nötig ist, müssen die Kunden ihr Ticket neu am Automaten statt am Schalter lösen.

In Etappen werden die einzelnen Bauten ab 20. November 2015 in Angriff genommen. Im November 2016 soll das neue Stellwerk und der Freiverlad dem Betrieb übergeben werden. Es folgt dann im Juni 2017 die Übergabe der neuen Perronanlage und Bushof an die Bevölkerung.

[Situationsplan alt – neu](http://www.pro-bahn.ch/14/1101/2015_ZH_S-W-Plan-alt-neu?force) (http://www.pro-bahn.ch/14/1101/2015_ZH_S-W-Plan-alt-neu?force)
(Bilder/Text: SBB/J-P.B./H.R., 29.11.2015)

Fahrplanwechsel 2015 bringt viele Neuerungen auf dem Verkehrsnetz

Am 13. Dezember 2015 findet der diesjährige Fahrplanwechsel statt und es ändert für viele Kunden entlang der Schweizer.....

Mehr.... (http://www.pro-bahn.ch/14/1099/2015_ZH_Fahrplan15-16?force)

Der öffentliche Verkehr kann weiter aufholen

Mit dem positiven Abstimmungsresultat zur Limmattalbahn haben die Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ein wichtiges Zeichen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs gesetzt. Damit wird die betroffene Bevölkerung von den Quartieren aus die Bahnhöfe der SBB schneller erreichen und auch innerhalb der Agglomeration wird sie schneller und erst noch umweltfreundlicher unterwegs sein. Allerdings stimmt die Ablehnung in verschiedenen betroffenen Limmattaler-Gemeinden nachdenklich. Eigentlich sollte die verbesserte Erschliessung gerade ihnen selbst zugutekommen. Hat da die Angstmacher-Kampagne der Gegner zu dieser Ablehnung beigetragen? Allerdings muss in diesem Zusammenhang festgehalten werden, dass auch eine Trambahn sicher und unfallfrei unterwegs sein kann, sofern die Verkehrsregeln eingehalten werden.

Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz ist erfreut über dieses Resultat und ist überzeugt davon, dass auch die betroffene Bevölkerung nach der Eröffnung des Betriebs der Limmattalbahn die damit einhergehenden Vorteile zu schätzen weiss.

(Text: K. Schreiber, 22.11.2015)

Grenzüberschreitendes Angebot im Schienenverkehr zwischen Koblenz und Waldshut gesichert

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat die Finanzierungsvereinbarung mit dem Kanton Aargau für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen dem südbadischen Waldshut und dem schweizerischen Koblenz bis einschliesslich 2019 verlängert. Die bisherige Vereinbarung wäre Ende 2015 ausgelaufen.

Die gut drei Kilometer lange Strecke Waldshut - Koblenz befindet sich zu 1746 Metern auf baden-württembergischem und zu 1569 Metern auf schweizerischem Hoheitsgebiet. Seit 2008 ist der Grenzverkehr zwischen Waldshut und Koblenz anstelle des bis dahin angebotenen Pendelverkehrs durch die DB Regio AG in die weiterführenden S-Bahnlinien der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nach Baden bzw. der Thurbo AG nach Bülach integriert. Es besteht ein attraktiver täglicher Halbstundentakt. Auf dem deutschen Streckenabschnitt werden jährlich circa 48.500 Zugkilometer gefahren.

Die Finanzierung des Angebotes Waldshut - Koblenz stand in den vergangenen Jahren insbesondere wegen der Änderungen im Wechselkurs zwischen Euro und Franken mehrfach auf der Kippe. Immer wieder drohten Ausdünnungen des Angebotes.

Möglich wurde dies unter anderem dadurch, dass sich auch der Kreis Waldshut und die Stadt Waldshut-Tiengen an der Finanzierung beteiligen.

Das Angebot wird im heutigen Umfang fortgeführt. Mit ein- bzw. zweimaligem Umsteigen besteht eine halbstündliche Fahrtmöglichkeit von Waldshut nach Zürich in 49 Minuten.

(Text: J.P. Baebi, 17.11.2015)

Generationenprojekt feierlich eröffnet



Nach rund acht Jahren Bauzeit erfolgte am 26. Oktober 2015 die feierliche Eröffnung durch Bund, Kanton Zürich und SBB des zweiten Teils des Generationenprojekts Durchmesserlinie. Dieser umfasst die Ausfahrt aus dem neuen Bahnhof Löwenstrasse Richtung Westen über die zwei Brücken Kohlendreieck- und Letziggrabenbrücke. Die Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh (Bild Mitte), der Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV, Peter Füglistaler (Bild links), sowie SBB CEO Andreas Meyer (Bild rechts) haben die beiden Brücken heute in einem feierlichen Akt ihrer Bestimmung übergeben.

(Text+Bild H.R. 26.10.2015)

Durchmesserlinie, SBB führt Testfahrten auf Brücken durch

Am 5. Oktober 2015 begann die SBB mit den 150 Testfahrten über die 394 m lange Kohlendreieckbrücke und die 1'156 m lange Letziggrabenbrücke der Durchmesserlinie.

Getestet wird ein neues Steuerungsprogramm für die Optimierung des „Einfädeln“ von Zügen an neuralgischen Punkten (Bahnhof Zürich - Altstetten). Das Programm berechnet für jeden einzelnen Zug das optimale Fahrprofil und signalisiert dieses über Streckensignale oder Bildschirm im Führerstand dem Lokführer.

Die Testfahrten dauern bis zum 11. Dezember 2015. Gleichzeitig zu den Testfahrten führt die SBB die Bauabnahme der beiden Brücken durch, bevor das Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für diesen Abschnitt der Durchmesserlinie erteilt.



Letzigrabenbrücke

Nach dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 dienen die Brücken primär dem Fernverkehr als Ausfahrt vom Durchgangsbahnhof Löwenstrasse in Richtung Westen (Bern / Biel / Basel). Die beiden Brücken ermöglichen kreuzungsfrei vom Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, auf der Südseite des Gleisfeldes des Bahnhofs Zürich, zu den Schnellzugsgleisen in Altstetten, die auf der Nordseite verlaufen, zu gelangen.

Die Inbetriebnahme der gesamten 9,6 Kilometer langen Durchmesserlinie wird den neuen Fahrplan wesentlich beeinflussen.

(Text+Bild: H.R., 15.10.2015)

Endlich schneller nach München

Ein deutscher Verkehrspolitiker kündigt eine Finanzspritze an, um die Bahnstrecke durch das Allgäu zu renovieren.

Eine Zugreise von Zürich nach München ist zugleich eine Reise in die Vergangenheit der Bahntechnik: Rollmaterial aus Grossmutter's Tagen, Fortkommen im Schneckentempo – und vor allem 155 Kilometer nicht elektrifizierte Strecke zwischen Lindau am Bodensee und Geltendorf nahe München. Die Dieselloks bewältigen die Fahrt durch das Allgäu derart schleppend, dass Schweizer auf der Schiene bis nach München weit über vier Stunden brauchen – obschon die bayrische Metropole von Zürich in Luftlinie nur etwa 250 Kilometer entfernt ist.

Seit über zwei Jahrzehnten schon drängt die Schweiz auf einen Ausbau und insbesondere die Elektrifizierung der Allgäubahn. Sie hat sich vor sechs Jahren sogar per Staatsvertrag verpflichtet, die Modernisierung der Strecke mit rund 50 Millionen Franken zu unterstützen. Doch die Planungen auf deutscher Seite wollten und wollten nicht vorwärtskommen, nicht zuletzt aus budgettechnischen Gründen. Die vertragliche Frist für den Ausbau endet im Jahr 2020 – dass die Deutschen diesen Termin einhalten würden, daran glaubte zuletzt kaum noch jemand.

Nun könnte eine Wende in buchstäblich letzter Minute dazu führen, dass die Vereinbarungen doch noch eingehalten werden. Zu verdanken ist dies ausgerechnet der Euroschwäche: Um die Konjunktur anzukurbeln, forciert die Bundesregierung in Berlin derzeit ein breit angelegtes Investitionsprogramm. Alleine für den Infrastruktur- und Verkehrsbereich sind dabei gemäss Beschlüssen vom März 4,35 Milliarden Euro vorgesehen. Und wie sich nun zeigt, kommt das womöglich auch den Schweizer Bahnreisenden zugute: «Ich gehe davon aus, dass die Linie München–Zürich zu den Projekten gehört, die vom neuen Investitionspaket der Bundesregierung profitieren werden», sagt Martin Burkert, Bundestagsabgeordneter der bayrischen SPD. Burkert leitet den Verkehrsausschuss des Bundestags (das deutsche Parlament); er ist damit neben Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) der einflussreichste Verkehrspolitiker Deutschlands. Wie viel Geld aus dem Konjunkturprogramm konkret für die Allgäustrecke abfällt, gibt Burkert noch nicht bekannt. «Doch mit dieser Investition wäre es möglich, die Strecke fristgerecht bis Ende 2020 zu elektrifizieren.»

Optimismus verbreitet auch die Deutsche Bahn (DB). «Zürich und München sind die zwei wichtigsten Wirtschaftsräume nördlich der Alpen. Eine bessere Verbindung zwischen diesen zwei Städten hat für uns hohe Priorität», sagt DB-Sprecher Michael-Ernst Schmidt. Gebaut werde voraussichtlich vor allem in den Jahren 2018 und 2019. Funktioniere alles wie geplant, werde München ab 2020 in weniger als dreieinhalb Stunden von Zürich aus erreichbar sein. Zudem sollen in beide Richtungen neu acht statt wie heute vier Züge pro Tag verkehren.

In der Schweiz vernimmt man solche Ankündigungen gerne – man ist ihnen gegenüber aber auch misstrauisch. Allzu oft schon, sagen Verkehrspolitiker, habe die deutsche Seite in grossspurigen Tönen baldige Fortschritte angekündigt. Trotzdem sei das Projekt nicht vom Fleck gekommen.

Besonders kritisch zeigt sich Tim Guldemann, bis vor wenigen Tagen Schweizer Botschafter in Berlin. Mit der Strecke Zürich–München sei es eine «elende Schlamperei». Er habe die Deutschen immer wieder an ihre vertraglichen Pflichten erinnert, sagt Guldemann, der für die Zürcher SP als Nationalrat kandidiert. Noch als quasi letzte Amtshandlung sei er diesbezüglich im Mai bei DB-Chef Rüdiger Grube vorstellig geworden. Die DB und ihr mangelhaftes Zusammenspiel mit dem Verkehrsministerium sind laut Guldemann hauptverantwortlich für die Verzögerung.

Bei der DB wiederum macht man auf die komplizierte Finanzhistorie des Bauprojekts aufmerksam. Erste Kostenschätzungen seien von 210 Millionen Euro ausgegangen. Vor drei Jahren habe sich dann gezeigt, dass es 310 Millionen brauche. Erschwerend kämen die Ein- und Mitspracherechte von betroffenen Anwohnern hinzu, die in Deutschland viel umfassender als in der Schweiz oder in Österreich seien – die Behörden sind mitunter verpflichtet, jede Bürgereingabe in einem aufwendigen Prozedere zu verarbeiten und ihrem Inhalt gerecht zu werden.

DB-Sprecher Schmidt glaubt aber, dass die Bahn mit ihrer Informationspolitik nun das Fundament für rasche Fortschritte zwischen Lindau und München gelegt habe. «Man darf davon ausgehen, dass die Strecke 2020 unter Strom steht.»

(Text: J.P. Baebi, Quelle: Tages-Anzeiger / 05.06.2015, 22:56 Uhr)

Dampflokomotive bleibt im Sihltal!



Vorgeschichte:

Die Sihltalbahn (SZU) erwarb 1897 von der Schweizerischen Lokomotivfabrik Wintethur (SLM) die Dampflokomotive E 3/3 Nr. 4, Bauart Tigerli. 1965 wurde sie ausrangiert und diente seit nun 5 Jahrzehnten auf dem Pausenplatz des Schulhauses Werd in Adliswil den Kindern als Spielgerät.

Aktuell:

Im November 2014 ging ein Aufschrei durch das Sihltal, als bekannt wurde, dass die Lok aus Sicherheitsgründen entfernt werden muss. Bekannt ist lediglich ein Armbruch (in 50 Jahren!). Am 4. Juni 2015 war es soweit. Ein Pneukran hob die Lok auf einen Anhänger zur zweitletzten Reise.

Zukunft:

In einem Werkhof in Horgen wird die Lok nun „publikumsfähig“ als Ausstellungsstück hergerichtet und dem Verein Zürcher Museumsbahn zum Geschenk gemacht. Sie soll im September dieses Jahres bei der Station Sihlwald aufgestellt werden. Darauf rumklettern wird dann aber nicht mehr möglich sein. Das Grundstück stellt die SZU zur Verfügung. Anmerkung: Die Zürcher Museumsbahn (ZMB) besitzt bereits zwei Dampflokomotiven der ehemaligen SiTB. Diese sind betriebsfähig und werden rege für fahrplanmässige Züge sowie auch für Extrazüge eingesetzt.

Fazit:

Dank dem Rotary Club Zürich-Sihltal konnte die Lok vor der Schrottpresse gerettet werden. Dass diese Aktion in so kurzer Zeit aufgegleist, geplant und durchgezogen werden konnte, beweist einmal mehr, dass auch wenn schwer nachvollziehbare Regulationen befehlen, doch noch das Beste aus der Situation gemacht werden kann.

(Text + Bild: U. Schaffer, 05.06.2015)

News zum Bahnhof Zürich Oerlikon

Der Bahnhof Oerlikon in der Stadt Zürich ist voll im Wandel für das neue Zeitalter, welches bald mit der Inbetriebnahme und den Angebotsausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn ab Dezember 2015 starten.

Im Rahmen des Ausbaus wird am Dienstag den 26. Mai 2015, das Gleis 5 wieder in Betrieb gehen und gleichzeitig wird das Gleis 3 ausser Betrieb genommen. Das Gleis 3 wird dann abgebrochen und anschliessend neu gebaut.

Sämtliche Züge welche bisher das Gleis 3 befahren haben, verkehren ab diesem Zeitpunkt neu auf

Gleis 5.

In der nächsten Bauphase wird die neuen Unterführungen unter den aufgehobenen Gleisen 3 und 4 erstellt. Gleichzeitig erfolgt der Bau der Unterführungen unter den Gleisen 1 und 2, auf denen der Betrieb stets aufrechterhalten werden muss. Die Gleise 3 und 4 werden mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wieder in Betrieb genommen. Damit wird sichergestellt, dass im Bahnhof Oerlikon neu acht Gleise zur Verfügung stehen.

Der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon um zwei weitere Gleise ist Teil des Gesamtprojekts Durchmesserlinie, das von Bund und Kanton Zürich finanziert wird. Zusätzlich werden im Bahnhof Oerlikon die Perrons verbreitert. Die Zugänge werden bequemer und behindertengerecht, die Unterführungen grosszügiger.

Ausserdem entstehen ebenerdig und in den Unterführungen neue Geschäftsflächen. Hier muss aber darauf geachtet werden, dass für die Reisenden genügend Frequenzfläche bleibt.

(Text: J.P. Baebi, 22.05.2015)

Neues zur Limmattalbahn

Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat am 5. Mai 2015 ebenso glasklar dem Kredit zum Bau der Limmattalbahn zugestimmt wie schon der Zürcher Kantonsrat am 30. März dieses Jahres. Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz nimmt mit grosser Befriedigung zur Kenntnis, dass die beiden Parlamente über alle Parteien hinweg die Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser zweiten Stadtbahn anerkennen.

(Text: U. Schaffer, 06.05.2015)

SwissPass: Start erfolgt stufenweise

Mit der stufenweisen Einführung des SwissPass können sämtliche Prozesse und Abläufe vor der schweizweiten Einführung am 1. August 2015 in der Praxis getestet werden. Ab heute werden in drei Wellen rund 18 000 GA-Kundinnen und Kunden der SBB angeschrieben. Sie haben die Möglichkeit, als sogenannte Pionierkunden mit dem SwissPass unterwegs zu sein.

In rund drei Monaten wird der SwissPass eingeführt. Ab dann werden alle General- und Halbtaxabonnemente mit erstem Geltungstag 1. August 2015 auf dem SwissPass integriert. Damit die Prozesse zum Start reibungslos funktionieren, wird der SwissPass stufenweise eingeführt. In drei Wellen werden dazu rund 18 000 Kundinnen und Kunden der SBB angeschrieben, deren Generalabonnement zwischen dem 31. Mai. und 14. Juli 2015 abläuft. Sie erhalten eine Einladung, ihr GA auf dem SwissPass aufzuschalten. Ob die angeschriebenen Kunden bereits auf den SwissPass umsteigen oder ihr Abonnement noch in Form der bisherigen «blauen» Karte beziehen möchten, steht ihnen frei.

Ab dem 1. Juni 2015 werden die Pionierkunden dann in der ganzen Schweiz unterwegs sein. Ab diesem Zeitpunkt sind auch die grössten KTU für die elektronische Kontrolle der SwissPass-Karten bereit. Die restlichen KTU werden spätestens bis zum 1. August 2015 «kontroll»-bereit sein. Für alle anderen Kunden steht der SwissPass ab dem 15. Juni 2015 über die gewohnten Verkaufskanäle zum Erwerb zur Verfügung. Die dann erworbenen GA und Halbtax-Abonnemente sind ab dem 1. August 2015 gültig.

(Text: J.P. Baebi, 24.04.2015)

Die Limmattalbahn – der wegweisende Entscheid des Kantonsrats

Der Zürcher Kantonsrat hat den Bau der Limmattalbahn fast einstimmig gutgeheissen. Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz nimmt dies mit grosser Befriedigung zur Kenntnis.

Geplant ist 2017 mit dem Bau der ersten Etappe vom Bahnhof Zürich Altstetten bis nach Schlieren zu beginnen. Bis 2022 soll auch die Strecke bis Dietikon und weiter zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach fertiggestellt sein. Hier entsteht ein Jahrhundertprojekt und optimistisch gesehen wird eine ähnliche Entwicklung wie bei der Glattalbahn prognostiziert. Da ein Referendum angekündigt ist, wird es wohl zu einer Volksabstimmung führen.



Bildmaterial

Wir sind überzeugt, dass diese Stadtbahn notwendig ist, damit der drohende Verkehrskollaps im Raum Schlieren – Dietikon abgewendet werden kann. Eine Buslösung bringt zu wenig. Das Tram wird auf über 90 % auf Eigentrassee verkehren und wird pro Fahrt 270 Personen Platz anbieten können.

(Text: U. Schaffer, 31.03.2015)

Der Wille versetzt Hallen

Dieses Zitat stammt von Christoph Rutschmann. Er übernahm 2003 die Projektleitung, um für den Dampbahn-Verein Zürcher Oberland einen wetterfesten Unterstand zu organisieren. Die Idee ist mehr als 30 Jahre alt und wird in diesen Tagen umgesetzt.



Visualisierung Zanoni Architekten

2009 konnte von den SBB ein geeignetes Objekt erstanden werden. Ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung. Es handelt sich hier um die erste Personenhalle der Schweizer Centralbahn (SCB) in Basel, welche 1860 errichtet wurde. 1903 musste sie einem Neubau weichen und stand seither im Industriewerk Olten.

- Erste Pressekonferenz: Jahrhundertplatzregen beim Spatenstich in Bauma

- Zweite Pressekonferenz:
Jahrhundertschneesturm in Olten

- Dritte Pressekonferenz: Am 31.03.2015 verhinderte der Sturm Niklas die Aufrichtung des ersten Stützträgers

Am 6. September 2015 wird die feierliche Eröffnung und Übergabe der Halle an den Betrieb erfolgen. Ein Grossaufmarsch wird an diesem Fahr-Sonntag erwartet. Regionale, nationale und gar auch internationale Medien werden vor Ort sein. Rein mathematisch gesehen sollte diese letzte Pressekonferenz zur historischen Bahnhofhalle in Bauma bei strahlendem Sonnenschein stattfinden.

"Wir freuen uns alle riesig auf die Vollendung des Bauwerks. Unsere Bahn ist endgültig ein fester Bestandteil des Zürcher Oberlandes", Hugo Wenger, Präsident DVZO, 31.03.2015.

(Text: U. Schaffer, 31.03.2015; Bild, Quelle DVZO)

Mitgliederversammlung 2015 in Koblenz / AG

Die sehr gut besuchte Mitgliederversammlung wurde im historischen Depot des Vereines "Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz" in mehreren Teilen abgehalten:



Frau H. Wanner

Grusswort durch Frau Gemeindeammann Heidi Wanner, statutarischer Teil mit einem anschliessendem Referat von Herrn Beat Kohly, SBB Projektverantwortlicher für den Ausbau der Walchwillerlinie, Apéro und Führung Depot. Anschliessend folgte ein kleines Nachtessen. Im statutarischen Teil wurde der Vorsitzende für eine weitere Amtsperiode bestätigt, ebenfalls der Aktuar. Für den zurücktretenden RKV Koordinator Theo Känzig konnte Edwin Dutler als vorübergehender Amtsinhaber und somit als wieder Vorstandsmitglied der Sektion Zürich gewählt werden.

Die Damen und Herrn des Vereines Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz haben uns hervorragend empfangen und bedient. Diese Lokalität und der Verein kann nur weiterempfohlen werden.

(Text: U. Schaffer; Bild: A. Keller, 10.03.2015)

Jahresbericht 2014

Mehr... (http://www.pro-bahn.ch/14/927/2015_ZH_Jahresbericht14?force)

Flankenfahrt trotz Zugbeeinflussung

Eine absolute Sicherheit bei der Zugsbeeinflussung (ZUB) gibt es nicht und ein Restrisiko bleibt immer. Wo ein Fehler passieren kann, passiert er auch! Dies zeigt sich auch beim Unfall vom 20. Januar 2015 um 6.40 Uhr in Rafz.

Nach dem nahezu störungs- und unfallfreien 2014 hat das Jahr 2015 für die SBB sehr schlecht begonnen. Die Flankenfahrt in Rafz hat sechs Verletzte gefordert, wobei die am schwersten

Verletzten einmal mehr die Lokführer des korrekt fahrenden Zuges waren.
Der Unfall in Rafz zeigt Parallelen zu den beiden gravierenden Unfällen von 2013 offensichtlich. Ein ausfahrender Regionalzug kollidierte mit einem Zug, welcher von der offenen Strecke in den Bahnhof einfuhr. Bei allen diesen Unfällen war die Ursache, das Überfahren des Halt zeigenden Signals. In Rafz ist das ZUB eingebaut und das Stellwerk gehört zu der neusten Generation. Auch mit der modernsten Signaltechnik kann es zu einer Kollision kommen und die Meinung der absoluten Sicherheit ist mit Vorbehalt zu geniessen!

Der Unfall in Rafz ist auf eine Besonderheit zurück zu führen: Die ausfahrende S-Bahn war zuvor als Leerfahrt aus der Richtung gekommen, in die sie dann wieder abfuhr. In Rafz fehlte die entsprechende Ausrüstung, welche dies verhindern sollte. Dies nicht zu Letzt, weil dieses Wendemanöver nicht regelmässig stattfindet. Dadurch wird der Zug erst wieder beim Signal überwacht und allenfalls zwangsgebremst. Da der Durchrutschweg zu kurz war, kam es leider zur Kollision. Der Durchrutschweg ist an vielen Orten in der Schweiz nicht mehr ausreichend. Dieser Durchrutschweg stammt aus früherer Zeit, wo die Züge noch kürzer und somit auch leichter waren. Eine Anpassung dieses Durchrutschweges würde sehr viel Landbedarf mit sich bringen.

Pro Bahn Schweiz, die Interessenvereinigung der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs fordert auf der einen Seite, dass moderne Sicherungssysteme immer und überall einzugreifen haben und überall zu installieren sind. Dies ja, aber: Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sind nicht grenzenlos verfügbar. Irgendwo müssen Abstriche gemacht werden. Aber sicher nicht zu Lasten der Sicherheit, da sind sich wohl alle Beteiligten einig. Hier gilt es abzuwägen, was unbedingt notwendig ist und was allfällig zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden muss und kann. Da kommt die Kontroverse: Tarifierhöhungen mit Augenmass, Ausbau und Komfort, aber Geld ist keines vorhanden. Also: Das eine tun und das andere nicht lassen. Wir befinden uns hier in einem Zwiespalt: Forderungen und jammern auf einem hohen Niveau, aber bezahlen?

(Text: J.P. Baebi, 21.03.2015)

Vor 25 Jahren: Züge werden zweistöckig – S-Bahn Zürich

Im Dezember 1989 beinahe eine Sensation: Auf der Glattallinie von Zürich nach Rapperswil fuhren SBB Passagiere zum ersten Mal fahrplanmässig in Doppelstockzügen. Die zweite Etage vermehrt die Sitzplätze bei gleicher Zuglänge um zwei Drittel. Deshalb wuchsen für die im Mai 1990 eröffnete S-Bahn Zürich die Züge in die Höhe. Unterdessen rollt im S-Bahn-Verkehr bereits die dritte «Dosto»-Generation, im Fernverkehr ist die zweite im Kommen. Die Urdoppelstöcker von 1989, abgekürzt DPZ, besitzen einen Hocheinstieg mit drei Stufen. Das laufende Umbauprojekt «Lion» korrigiert diesen Makel durch neue Wagen mit Niederflur einstieg. Damit genügen auch die Dostos erster Generation dem Behindertengleichstellungsgesetz. Ein Argument für den Hocheinstieg waren die damals noch sehr unterschiedlichen Perronhöhen. Neu waren auch die breiten Türen für rasches Ein- und Aussteigen. Zugpferd der 115 DPZ-Züge ist eine Lokomotive mit der Typenbezeichnung Re 450. Als Teil einer festen Komposition besitzt sie einen einzigen Führerstand. (Quelle: SBB)

(Text: J.P. Baebi, 03.02.2015)