

Sektion Zürich

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.01.2015)

Rechtsmittel verzögern Einführung der S20 am rechten Zürichseeufer

Die neue S-Bahn Linie S20 am rechten Zürichseeufer kann nicht wie geplant im Dezember 2015 eingeführt werden. Gegen die Plangenehmigungsverfügung des Bundes für das Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen haben zwei Parteien Rechtsmittel ergriffen. Dadurch verzögern sich Bauarbeiten und damit auch die Inbetriebnahme der neuen S20 auf unbestimmte Zeit. Die S20 soll in den Hauptverkehrszeiten zwischen Stäfa und Hauptbahnhof die stark ausgelastete S7 entlasten.

Das Bundesamt für Verkehr BAV hat im Sommer die Plangenehmigungsverfügung für ein Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen erlassen, das von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn geplant wird. Dagegen haben zwei Parteien eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Das Wendegleis ist notwendig, damit die geplante S20 die bestehende S16, die in Herrliberg-Feldmeilen wendet, passieren kann.

Die SBB können die Vorbereitung der Bauausführung nicht wie geplant ab Ende 2013, sondern erst nach Vorliegen eines Rechtsmittelentscheids an die Hand nehmen. Deshalb kann die S20 nicht wie vorgesehen im Rahmen der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn im Dezember 2015 den Betrieb aufnehmen.

Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV bedauert diese zeitliche Verzögerung für das rechte Seeufer sehr. Ziel der 4. Teilergänzungen sind der Angebots- und Kapazitätsausbau auf vielen Strecken im Kanton, um die steigende Nachfrage abzudecken. Am rechten Seeufer bleiben die Engpässe vorerst bestehen. Auf andere Ausbauprojekte haben die Verzögerungen jedoch keinen Einfluss.

Die zusätzliche S-Bahn-Linie S20 entlastet die S7 in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend. Sie ermöglicht einen beschleunigten Viertelstundentakt zwischen Stäfa, Meilen und Zürich Hauptbahnhof.

(Text: J.-P. Baebi, 12.12.2014)

Frischer Wind – mit langsameren Zügen

In grossen, halbseitigen Inseraten informieren die SBB über den Wechsel der Zugtypen bei der S 8 und der S 6. Die bisherigen, beliebten Doppelstock Triebzüge sollen von der S 8 abgezogen und bei der S 6 eingesetzt werden. Für die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz, der Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden im öffentlichen Verkehr ist diese Massnahme nur schwer nachvollziehbar.

Spiel mit dem Feuer

Der vorgesehene Rollmaterialabtausch bei den Zürcher S- Bahnlinien S 8 und S 6 wird nämlich bewirken, dass die mit den modernen Doppelstock-Triebzügen heute knapp eingehaltenen Fahrzeiten auf der S 8 (Winterthur – Zürich HB – Pfäffikon SZ) ab Fahrplanwechsel wegen der dann eingesetzten älteren Kompositionen nicht mehr eingehalten werden können. Damit muss wieder - wie vor zehn Jahren - mit häufigen Anschlussbrüchen auf die Buslinien in den Agglomerationsgemeinden und neu auf die SOB Richtung Einsiedeln gerechnet werden. Wohl mag damit für die SBB das Problem gelöst sein, nicht aber für die Pendlerinnen und Pendler, weil damit die ununterbrochene Transportkette (eine Forderung des ZVV) wegen Anschlussbrüchen erneut beeinträchtigt wird. Dieser Wechsel kann deshalb nicht anders als Spiel mit dem Feuer bezeichnet werden.

Für weitere Anregungen stellt sich in diesem Zusammenhang der SBB Kundendienst in Zürich zur Verfügung. Sollten also künftig Busanschlüsse oder Anschlüsse auf die SOB gebrochen werden, dann empfiehlt Pro Bahn den betroffenen Fahrgästen, sich bitte nicht bei den Buschauffeuren oder der SOB sondern bei den SBB zu beschweren. Sie haben diese Massnahme zwecks Pünktlichkeits- und Bonussicherung (für sich selbst und gegenüber ZVV?) angeordnet – und sollen auch die Konsequenzen tragen.

(Text: K. Schreiber, 10.12.2014)

Bahnhof Oerlikon – Halbzeit

Umbauarbeiten schreiten zügig voran

Weinbergtunnel und Bahnhof Löwenstrasse dienen bereits dem Bahnverkehr (S-Bahn, S2, S8 und S14). Die Durchmesserlinie (Oerlikon-Altstetten) wird aber erst mit der Fertigstellung der Kohlendreieck- und Letziggrabenbrücke (Ausfahrt Bahnhof Löwenstrasse Richtung Altstetten) sowie den Umbauarbeiten im **Bahnhof Oerlikon** ihre Aufgabe voll übernehmen können. Letzterer ist um zwei neue Gleise, von 6 auf 8, inklusive neuem Perron entlang der Affolternstrasse erweitert worden. Unter laufendem Betrieb werden die bestehenden Perron und Gleisanlagen in Etappen erneuert und der neuen Betriebsführung angepasst.



Parallel dazu erfolgt der Ausbau der Unterführung „Quartierverbindung“ und Personenunterführung - Mitte, die zusätzlich Geschäftsflächen erhalten. Die Schaffhauserstrasse ihrerseits wird durch neue Brücken überspannt welche die Unterführung um das Doppelte erweitern. Ein neuer Zugang ermöglicht es von dieser direkt in die ebenfalls erneuerte Personenunterführung Ost zu gelangen.

Im Herbst 2016 sollen alle Arbeiten beendet sein, wobei die bahntechnischen Anlagen, Gleise und Perrons, am 13. Dezember 2015 voll in Betrieb gehen.

(Text + Bild H.R. 26.11.2014)

Umsteigen erleichtern – JA zum Tram Hardbrücke

Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz, der Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs unterstützt das Tram Hardbrücke, denn seit der Eröffnung der S-Bahn Zürich hat sich der Bahnhof Hardbrücke zu einem der wichtigsten Bahnhöfe der Schweiz entwickelt, der von der Grösse her gesehen mit dem Bahnhof St. Gallen verglichen werden kann. Dabei ist es wichtig, dass die Passagiere nah der Zugfahrt ohne Verzug weiterkommen. Dies ist heute nur noch bedingt möglich. Deshalb braucht es auf der Hardbrücke eine Tramlinie, welche dieses Problem löst. Sie soll direkt ins Zentrum zum Paradeplatz verkehren und auch Zürich HB entlasten.



Bild: Broschüre VBZ (Visualisierungen Mathys Partner)

Ein Tranzug kann fast doppelt so viele Leute mitnehmen wie der gegenwärtig grösste Trolleybus. Mit einer Verdoppelung der eingesetzten Fahrzeuge könnte eine Lösung gesucht und gefunden werden, was aber höhere Betriebskosten auslöst. Das Tram kostet mehr, dank geringerer Betriebskosten und geringerem Energieaufwand lässt sich dies zumindest teilweise amortisieren. In den Investitionskosten des Trams Hardbrücke sind der Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke und ein Umbau des Hardplatzes enthalten, was die eigentlichen Investitionskosten fürs Tram relativiert.

Auch das Argument wegen der Behinderung des Individualverkehrs vermag nicht zu überzeugen. Als erstes

wurde die Umfahrung von Zürich gebaut und sie soll weiter ausgebaut werden. Damit wird die Stadt Zürich in Zukunft noch vermehrt grossräumig umfahren. Als zweites wird das Tram keine Fahrspur dem Individualverkehrs wegenehmen, es verkehrt auf der heutigen Busspur und als Drittes fällt heute schon auf der dannzumal vom Tram befahrenen Strecke das Verkaufsaufkommen wesentlich geringer aus.

Geradezu lächerlich ist die Begründung der Gegnerschaft, wonach wegen des Trams mehr Unfälle entstehen werden. Mehr als 90 % der auf der Glattalbahn leider häufigen Unfälle sind auf das Nichteinhalten der Verkehrsregeln zurückzuführen, indem das Lichtsignal nicht beachtet oder nicht auf den herannahenden Tramzug geachtet wurde. Bereits im Kindergarten lernt man den Slogan „Luege lose laufe“, der auch für Erwachsene Gültigkeit hat. Mehr..., bitte auf Logo klicken



(Text: U. Schaffer, 23.11.2014)

Fünf Kreuzungen sollen speziell gesichert werden

Gemeinsam mit den Partnern von Polizei und Kanton Zürich hat die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG Massnahmen beschlossen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden entlang der Glattalbahn weiter zu erhöhen. An fünf auffälligen Kreuzungen sollen nun Barrieren gebaut werden.

Aufgrund des Unfallgeschehens auf den Kreuzungen mit der Glattalbahn seit Inbetriebnahme wurden im Sommer 2013 Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit umgesetzt (u.a. Einfärbung Trasse im Kreuzungsbereich und Signalhinweise zusätzlich zum Rotlicht). Diese Massnahmen waren während zehn Monaten beobachtet und Ende Juni 2014 ausgewertet worden. Leider haben die Sofortmassnahmen nicht die erwünschte Wirkung erzielt. Die Missachtung von Signalen und Verkehrsregeln durch den Individualverkehr führt nun zu erheblichen Mehrkosten beim Betrieb der Glattalbahn.

Offensichtlich akzeptiert der Individualverkehr die Regeln der Bahn nicht, so dass es immer wieder zu Unfällen kommt. Schon in der Fahrschule wird der Umgang mit dem Tram gelernt, was hier aber leider nicht mehr angewendet wird. Praktisch alle Unfälle entlang der Glattalbahn sind auf eine Missachtung der Signale oder Verkehrsregeln zurückzuführen.

Die VBG geht davon aus, dass diese Schranken in rund zwei Jahren gebaut sein können, sofern keine Einsprachen dagegen erhoben werden und sofern keine verkehrstechnisch unüberwindbaren Probleme auftauchen. Um zu gewährleisten, dass die Anliegen der Anwohnenden von Beginn an gebührend berücksichtigt werden, sind unter anderem auch die Gemeindevertreter in die Projektorganisation eingebunden. Hierbei sind auch Anpassungen an den Bahnbetrieb, der Leittechnik und allfällig bei der Zugsicherung nötig und verschlingen Unmengen an Finanzen, welche für andere Zwecke nicht mehr zur Verfügung stehen.

Diese Mehrausgaben sollten in Zukunft vom Individualverkehr getragen werden, und nicht auf die ÖV Benutzer abgewälzt werden.

(Text: J.P. Baebi, 17.07.2014)

SBB und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) feiern die Eröffnung der Durchmesserlinie

Eines der grössten Bauwerke im Bahnsystem der Schweiz wird an diesem Wochenende, nach nur 7 jähriger Bauzeit, dem Betrieb übergeben. Zum Start der Eröffnungsfeierlichkeiten wurde heute (12. Juni 2014) in Anwesenheit von Gästen aus Politik und Wirtschaft im Bahnhof Löwenstrasse das rote Band durch die Verkehrsministerin, Bundesrätin Doris Leuthard, durchschnitten.

Mit dem feierlichen Akt wurden der Weinbergtunnel und der Bahnhof Löwenstrasse für den Betrieb frei gegeben. Dieser ist auch der Start zum grössten Angebotsausbau in der Geschichte der Zürcher S- Bahn in den nächsten Jahren.



Ab 2015, nach Vollendung der Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke, wird auch der Fernverkehr auf der West-Ost-Achse die neue Trasse (Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) befahren.

Nebst den Brückenbauwerken dauern die Arbeiten am Ausbau des Bahnhofs Oerlikon bis Herbst 2016 an.

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie erübrigt sich der provisorische Bahnhof Sihlpost, mit den Gleisen 51-54. Dieser wird ausser Betrieb genommen und rückgebaut.

Dadurch wird die Europaallee in den nächsten Jahren ihr definitives Aussehen erhalten.



Grosses Eröffnungsfest am Samstag, 14 Juni 2014, 10.00 – 18.00 Uhr

InfoForum Schwerpunkt: Durchmesserlinie Zürich / **Bildergalerie** 200 Tage vor Eröffnung der DML

Besiegelung einer Bahnhofpartnerschaft abseits der grossen Feierlichkeiten zur Einweihung der Durchmesserlinie



Seit 2007 besteht die Bahnhofpartnerschaft zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und dem Berliner Hauptbahnhof, die auf einer Messingtafel in der altherwürdigen Bahnhofhalle dokumentiert ist.

Mit einer bescheidenen Zeremonie enthüllten am Tag der feierlichen Einweihung der Durchmesserlinie Vertreter der SNCF und SBB eine weitere Tafel, die die Bahnhofpartnerschaft zwischen dem Gare Paris Saint-Lazare der SNCF und dem Zürcher Hauptbahnhof fest hält.

(Text + Bilder HR, 12.06.2014)

Hauptbahnhof Zürich SBB Serviceanlage in Zürich Herdern

Die SBB hat am 16. Mai 2014 in Zürich Altstetten (nähe Hardturm-Areal) die neue 420 lange Serviceanlage für

Fernverkehrszüge in Betrieb genommen. Auf dem 420 Meter langen Hallendach ist eine Photovoltaikanlage in der Grösse von 4000 Quadratmetern installiert, die seit Ende 2013 Strom produziert.



Bild SBB

123 Millionen Franken investierte die SBB in die neue Anlage und schaffte damit am Standort 140 neue Arbeitsplätze.

Künftig kann an einem bis 900 Tonnen schweren und 400 Meter langen Zug auf einem der zur Verfügung stehenden fünf Zug-Standplätzen gearbeitet werden.

Neben den bestellten Doppelstock-Fernverkehrszügen von Bombardier werden auch IC2000, ICN, Kompositionen des Regionalverkehrs, sowie ab Fahrplanwechsel Mitte Juni 2014 die 358 Meter langen ICE 1, Hamburg–Zürich HB in der Herdern erwartet.

Die neue Infrastruktur bietet die Möglichkeit Komponenten wie Antriebssysteme, Drehgestelle, Klimageräte oder die Bio-Reaktoren der Toiletten betriebstüchtig zu halten, beziehungsweise bei Defekten rasch auszutauschen.

Dadurch werden Standzeiten reduziert und die Verfügbarkeit der Züge gesteigert.

(Text: HR, 16.05.2014)

Mitgliederversammlung 28.02.2014

Von den über 400 eingeladenen Mitgliedern wurde die diesjährige Mitgliederversammlung von 41 Mitgliedern besucht. In den heiligen Hallen der SBB im Zürcher Hauptbahnhof durften wir einmal mehr das Gastrecht geniessen. Dreiteilig, wie üblich, konnte zum Anfang der statutarische Teil durchgeführt werden. Im Anschluss durften wir den Vizedirektor des Zürcher Verkehrsverbundes, Herrn Dominik Brühwiler begrüessen. Er informierte uns aus erster Hand, wie die Zukunftsplanung für den öffentlichen Verkehr in der Region Zürich aussehen könnte (im Jahre 2030 rechnen wir mit doppelt so vielen Passagieren!). Der dritte Teil, der gemütliche, bestand aus einem sehr feinen Apéro im Restaurant Oase.

(Text: U. Schaffer 03.03.2014)

Jahresbericht 2013 der Sektion Zürich

[Mehr...](#)

Zentralstellwerk Zürich Hauptbahnhof

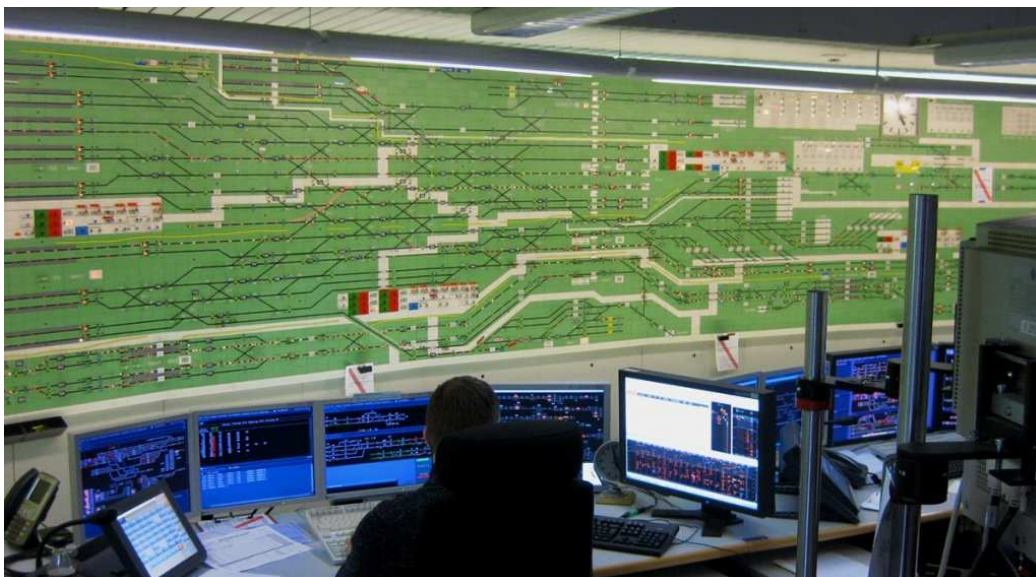
Bis 1936 mussten die Weichen und Signale im Hauptbahnhof noch von Hand umgestellt werden. Erst dann stand ein elektromechanisches Befehlswerk auf einer Querbrücke über den Gleisen des Vorbahnhofs zur Verfügung. Da in den ersten Tagen damals schon gewisse Kinderkrankheiten die Bedienung der 440 täglichen Ein- und Ausfahrten behinderte, wurde die Stellwerkbrücke flugs in "Seufzerbrücke" umgetauft. Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg sind durch Ideen geprägt, dass die Zeit der Eisenbahnen bald abgelaufen sei und sich jedermann nun ein Auto leisten kann. So kommt es, dass der Elan zum Ausbau des Bahnnetzes etwas erlahmt. Erst das von Architekt Max Vogt geplante und am 15. Mai 1966 in Betrieb genommene Zentralstellwerkgebäude mit seinen charakteristischen Ausmassen (26 m hoch, 40 m lang, aber nur 7 m breit) prägt das Bild der modernen Eisenbahn. 24 Jahre lang wurden nun Zug- und Rangierfahrstrassen über das Spurplan-Drucktasten-Stellwerk der Bauart "Siemens & Halske 1960" (SpDrS60) bedient. Im Jahre 1989, ein Jahr vor der Einführung der S-Bahn Zürich, wurde die Technik von 1966 modernisiert und durch eine Rechnersteuerung ergänzt. Die Stellische

wurde abgebrochen und durch neue Computerarbeitsplätze, wie sie heute noch im Einsatz sind, ersetzt. Dieser Umbau wurde nötig, damit der Mehrverkehr, der durch die neue S-Bahn entstand, auch bewältigt werden konnte. Bis zum heutigen Zeitpunkt arbeiten die Fahrdienstleiter mit der gleichen Technik wie anno 1990. Einzig allein die Software der Bedienoberfläche des Arbeitsplatzrechners wurde in den letzten Jahren dem heutigen Standard angepasst.



Auch heute bedienen mehrere Fahrdienstleiter die Gleisanlagen. Sie steuern und überwachen die Zugein- und Durchfahrten, bestimmen Umwegfahrstrassen bei langen Zügen oder bei gleichzeitigen Ein- und Ausfahrten, sind verantwortlich für das zeitgerechte Einschleusen oder Rückstellen von Reisezügen und Rangierfahrten. Damit nicht jedes Signal manuell bedient werden muss, hat jeder Zug seine eigene Datenbank. Diese steuert anhand der programmierten Daten den Fahrweg des Zuges, beachtet eventuelle Konflikte und Anschlüsse von anderen Zügen und bedient die Fahrgastinformationsanschriften auf dem Perron. Bei Unregelmässigkeiten wie Verspätungen oder Streckenunterbrüchen kann der Fahrdienstleiter jederzeit die nötigen Änderungen in der Zugdatenbank vornehmen. Täglich wird diese Zugdatenbank von Fahrdienstleitern der Datengruppe neu geladen und anhand der entsprechenden Änderungen und Abweichungen vom Jahres-Fahrplan wie Bauarbeiten, Gleisänderungen und Extrazüge korrigiert.

Mehrere verschiedene Stellwerktypen steuern die Signale und Weichen im Hauptbahnhof Zürich. Die Gleisanlagen im Bereich des S-Bahnhofs Sihlpost, der Station Wipkingen, des Vorbahnhofs sowie der Abstellanlage Herdern werden von modernen, elektronischen Stellwerkrechnern der Bauart "eStw Siemens" gesteuert. Die Hallengleise 3 bis 18, der unterirdische Bahnhof Museumstrasse sowie der Bahnhof Hardbrücke werden von Stellwerken des Typs Spurplan-Drucktasten-Stellwerk Bauart "Siemens & Halske 1960" (SpDrS60) bedient. Die elektronischen Stellwerke werden ausschliesslich mit Tastatur und Maus über die Bedienoberfläche ILTIS bedient. Drucktasten-Relaisstellwerke können über das Stellpult durch Drücken der einzelnen Tasten oder ebenfalls über ILTIS gesteuert werden.



Am Freitag den 28. Februar 2014 besuchten 10 Mitglieder von Pro Bahn Schweiz diesen Ort des geschehenes. Zur Hauptverkehrszeiten durften wir dem Personal über die Schultern schauen und die Arbeit bestaunen. Ein tränendes Augen hatten wir beim Verlassen dieses Ortes noch. Wir waren die allerletzten Besucher welche dieser Ort bei Vollbetrieb erleben durften. Ab Frühjahr gehört die örtliche Bedienung des Hauptbahnhofs Zürich der Vergangenheit an und dann werden die Züge von der Betriebszentrale Ost im Flughafen gelenkt und gesteuert.

(Text: J.P. Baebi, Bilder HR, 28.02.2014)