

Betriebskonzept der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD)

Autor(en): **Fink, Wilfried**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(1994)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965503>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Betriebskonzept der Bremgarten–Dietikon-Bahn (BD)

VON WILFRIED FINK

I. Teil

1. Die verschiedenen Betriebskonzepte früherer Jahre

Seit der Betriebsaufnahme der Bremgarten–Dietikon-Bahn am 1. Mai 1902 zwischen Bremgarten und Dietikon wurde das Betriebskonzept laufend dem technischen Fortschritt und den Kundenbedürfnissen angepasst. Alle Konzeptänderungen zielten dahin, den Betrieb aufs Äusserste zu rationalisieren und möglichst kostengünstig zu organisieren.

Konzeptänderungen in kleinen Schritten erfolgten beispielsweise jeweils mit der Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen oder dem Wegfall der Billettkontrolle durch einen Kondukteur, d. h. mit der Einführung des Einmannendienstes 1969. Die Verlegung des Stückgutverkehrs vom Schienen- auf Strassenbetrieb im Jahre 1978 oder die Aufhebung des kostenintensiven Rollschemel-, später Rollbockbetriebes, zwischen Bremgarten West und Berikon-Widen Ende 1989 waren Konzeptänderungen in kleinen Schritten.

2. Der politische Auftrag für den Ausbau

Anlässlich der Sitzung vom 8. Dezember 1987 hat der Aarg. Grosse Rat über die Botschaft Nr. 4549 des Regierungsrates vom 17. August 1987 beraten und folgenden Beschluss gefasst:



Mit der BD zum Wintersport

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit der Direktion der Bremgarten-Dietikon-Bahn, den zuständigen Bundesstellen und dem Kanton Zürich die skizzierte Leistungssteigerung der BD zügig weiterzubearbeiten und dem Grossen Rat die entsprechende Finanzierungsvereinbarung und weitere notwendige Anträge so rasch als möglich zu unterbreiten.

Dieser Grundsatzentscheid ist vom Rat mit 144 Stimmen ohne Gegenstimme gefasst worden.

3. Betriebskonzept und Leitbild

Vor der Erarbeitung und grösstenteils bereits realisierten Betriebskonzeptes 1990 war die BD mit den zur Verfügung

stehenden Anlagen und dem Rollmaterial zu wenig leistungsfähig, um den Anforderungen einer modernen Vorortsbahn zu genügen. Im Vorfeld der Tatsache, dass die Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn eine generelle Zunahme der Verkehrsbedürfnisse im Grossraum Zürich bewirken wird, musste sich die BD für die zukünftigen Transportaufgaben rüsten.

Die Mobilität ist im ausgesprochenen Wohngebiet Bremgarten/Mutschellen – für bahnbezogene Grossindustrie ist wenig Raum – am Rande und im Einflussbereich des Wirtschaftsraumes Zürich/Limmattal zunehmend. Die BD hat deshalb ihre Aufgaben auf die Abdeckung der wachsenden Verkehrsbedürfnisse im Reiseverkehr auszurichten. Hauptziel ist es, mit der Realisierung des Betriebskonzeptes BD 1990 eine kundenfreundliche Alternative zum Individualverkehr anzubieten.

Das Leitbild der Bremgarten–Dietikon-Bahn wird eindeutig vom Reiseverkehr geprägt. Unter der Vorgabe einer grösstmöglichen Wirtschaftlichkeit sollen die Bedürfnisse im Güterverkehr mit der bereitgestellten Infrastruktur bestmöglichst zum Vorteil der Kunden gleichfalls abgedeckt werden.

4. Das Betriebskonzept BD 1990

Den Konzeptänderungen in kleinen Schritten folgte mit der eingeleiteten Realisierung des Betriebskonzeptes 1990 auf den Fahrplanwechsel vom 27. Mai 1990 eine Konzeptänderung in einem Riesenschritt.

Die Planung und Projektierung der Zürcher S-Bahn in den Jahren ab 1980 gab Anlass dazu, dass auch die Bremgarten–Dietikon-Bahn ihr Betriebskonzept überdenken musste.

Es war vorauszusehen, dass die BD mit der Zürcher S-Bahn eng verknüpft wird und mit der Inbetriebnahme der S-Bahn auch bei der BD ein grösseres Verkehrsbedürfnis abgedeckt werden muss. Postulate und Motionen im Aarg. Grossen Rat

verpflichteten zudem die für die Bahnunternehmung Verantwortlichen für die Zukunft ein S-Bahn-konformes Betriebssystem bereitzustellen.

Unter der Leitung von Professor für Verkehrsingenieurwesen Heinrich Brändli an der ETH Zürich wurde das Betriebskonzept BD 1990 erarbeitet. Der Expertenbericht ist im März 1985 abgeliefert und vom Verwaltungsrat am 12. März 1986 genehmigt worden.

Der Bremgarten–Dietikon-Bahn wird im Expertenbericht der Charakter eines regionalen Fein- und Mittelverteilers zugeordnet. Mit ganztägig starren Kursfolgezeiten soll sie den Anforderungen eines leistungsfähigen S-Bahn-Zubringers genügen.



Die BD als Strassenbahn

Dem Betriebskonzept BD 1990 liegen folgende Vorgaben zu Grunde:

- Optimale Koordination mit der S-Bahn Zürich. Das Fahrplankonzept hat sich ausnahmslos nach den Verkehrszeiten der Zügen im Limmattal (S 3 und S 12) zu richten. Es ist mit allen Mitteln anzustreben, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn-Züge in Dietikon in beiden Richtungen möglichst in einer Zeitspanne von 1–2 Minuten liegen. Nur so ist es möglich, dass wir mit der gleichen Komposition gute Anschlüsse zu und von den S-Bahn-Zügen vermitteln können.
- Aus kundendienstlichen Erwägungen sollen optimale Umsteigebeziehungen zu den Postautolinien angeboten werden. In den Fahrplan umgesetzt heisst das, dass die Züge möglichst in Berikon-Widen und Bremgarten kreuzen müssen.

Das neue Betriebskonzept muss für die BD eine bessere Marktstellung bringen. Um das zu erreichen, braucht es ein dichteres Fahrplanangebot und mehr Haltestellen – selbstverständlich in vernünftigen Abständen. Aus zusätzlichen Haltestellen dürfen sich keine längeren Fahrzeiten ergeben, weil sonst der rationelle Fahrzeugumlauf und der optimierte Einsatz der Mitarbeiter gefährdet wird, was zu höheren Betriebskosten führt.

5. Das Angebotskonzept

Das Angebotskonzept für die Zukunft ist darauf ausgerichtet, dass im Reiseverkehr grundsätzlich der 30-Minuten-Takt angeboten wird, zu den Spitzenzeiten zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet. Die ausgebaute Infrastruktur erlaubt es, bei steigender Nachfrage in jeder Richtung stündlich 4 Regional- und 2 Schnellzugsverbindungen anzubieten.

Die seit der Aufnahme des S-Bahn-konformen Betriebes

gemachten Erfahrungen sind inbezug auf die Akzeptanz des Angebotes gut. Bei einem ausgewogenen Angebot sind die Voraussetzungen gegeben, dass sich die BD einer zunehmend steigenden Nachfrage stellen muss.

6. Massnahmenpaket führt zum Ziel

Über ein Massnahmenpaket, gegliedert in Baumassnahmen 1. und 2. Priorität, Betriebsmassnahmen und zusätzlichem Rollmaterial soll das Ziel angestrebt und letztendlich auch erreicht werden.

Baumassnahmen:

- Verlegung der Gleisanlagen in Dietikon
- Ausbau Streckenabschnitt Reppischhof–Dietikon
- Neue Ausweich- und Haltestelle Dietikon–Stoffelbach
- Ausbau Haltestelle Reppischhof mit anschliessender Doppelspur bis Rudolfstetten Alte Mühle
- Neue Haltestelle Rudolfstetten Alte Mühle
- Streckensanierung Alte Mühle–Rudolfstetten
- Ausbau der Station Rudolfstetten
- Neue Ausweich- und Haltestelle Rudolfstetten Hofacker
- Doppelspur Rudolfstetten Hofacker bis Berikon-Widen
- Ausbau Station Berikon-Widen
- Doppelspur Berikon-Widen bis Belvédère BD
- Verlegung der Ausweich- und Haltestelle Heinrüti
- Neue Ausweich- und Haltestelle Zufikon Hammergut
- Neue Haltestelle Bremgarten Bibenlos mit anschliessender Doppelspur bis Bremgarten Bahnhof
- Verlängerung der Ausweich- und Haltestelle Erdmannlistein

Betriebsmassnahmen:

- Automatische Türschliessung bei allen Fahrzeugen
- Kondukteurloser Betrieb mit Selbstkontrolle

- Einschränkung der Nebenaufgaben
- Betriebsüberwachung und Betriebslenkung zentral von Bremgarten aus
- Nur kommerzielle Besetzung der übrigen Stationen

Rollmaterial:

- Rollmaterialergänzung mit einem neuen Fahrzeugtyp

7. Die Finanzierung

Für den Ausbau der Infrastruktur haben der Bund, die Kantone Aargau und Zürich in einer ersten Tranche Fr. 30 864 000.— und für die Beschaffung von neuem Rollmaterial Fr. 25 000 000.— bereitgestellt.

So ergeben sich Beitragsleistungen

- für die Eidgenossenschaft von Fr. 10 401 877.—
- für den Kanton Zürich von Fr. 10 111 384.—
- für den Kanton Aargau von Fr. 35 350 739.—

In § 11 des gültigen Verkehrsgesetzes vom 2. September 1975 wird bestimmt, dass sich die interessierten Gemeinden mit einem Drittel an den kantonalen Investitionsbeiträgen zu beteiligen haben.

- Anteil Kanton Aargau Fr. 35 350 739.—
- davon 1/3 Gemeinden Fr. 11 783 580.—

Bezogen auf den Interessenfaktor ergeben sich für die Gemeinden von 1989 bis 1993 folgende Beiträge:

– Wohlen	Fr. 1 685 082.—
– Bremgarten	Fr. 2 333 149.—
– Zufikon	Fr. 1 920 723.—
– Berikon	Fr. 1 908 940.—
– Widen	Fr. 2 097 478.—
– Rudolfstetten-Friedlisberg	Fr. 1 838 238.—



Mit der BD auf die Schulreise

Weitere Ausbaupläne

Strassenunabhängige Streckenführung Reppischhof–Dietikon

Aus einer Studie von 1989 über eine strassenunabhängige Einführung in Dietikon hat man den Schluss gezogen, dass die Führung der BD im Stadtzentrum von Dietikon als eingleisige Strassenbahn aus Gründen der Sicherheit und der Zuverlässigkeit, insbesondere auch im Hinblick auf eine in Aussicht genommene Verdichtung des Fahrplanes, auf die Dauer nicht mehr verantwortet werden kann. Aus mehreren, damals untersuchten Varianten trat schliesslich eine nach Osten ausholende, vollständig unterirdische Tunnellösung in den Vordergrund.

Gestützt auf den politischen Auftrag, die Infrastruktur der Bremgarten–Dietikon-Bahn auszubauen, hat der Verwaltungsrat unter Wahrung seiner Verantwortungen im August 1991 eine Ingenieurgemeinschaft mit einer Studie beauftragt. Ziel war es,

die noch offenen Fragen zu klären und die baulich und betrieblich günstigste strassenunabhängige Variante zwischen Reppischhof und Dietikon aufzuzeigen und die Machbarkeit für eine doppelspurige Führung in der Bremgartnerstrasse zu untersuchen.

Die Linienführung der 3 untersuchten Varianten ist aus dem nachstehenden Planausschnitt ersichtlich, der da zeigt:

– Tunnelvariante 3:

Doppelspurige Linienführung ab Reppischhof längs der Bernstrasse bis zur Einmündung Bremgartnerstrasse und ab hier unterirdisch bis zum bestehenden Bahnhof Dietikon.

– Tunnelvariante 3A:

Doppelspurige Linienführung ab Reppischhof unterirdisch bis zum bestehenden Bahnhof Dietikon.

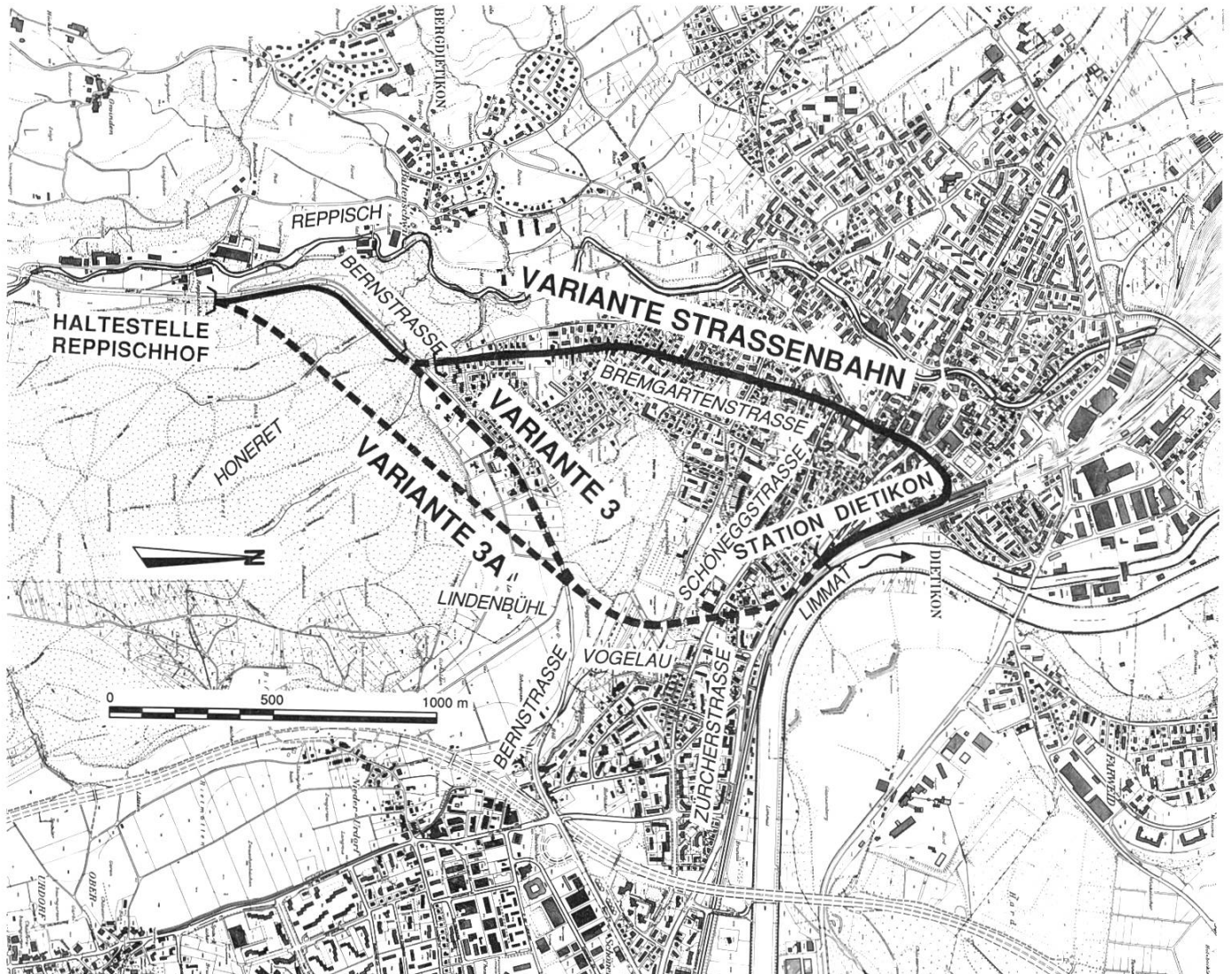
– Strassenbahnvariante:

Die Strassenbahnvariante sieht ab Reppischhof eine offene Doppelspur längs der Bernstrasse bis zur Unterführung bei der Einmündung der Bremgartnerstrasse in die Bernstrasse vor. Bis zum bestehenden Bahnhof Dietikon soll das doppelspurige Gleis in der Mitte der Bremgartnerstrasse gebaut werden.

Nach Kenntnisnahme des technischen Berichtes samt Planbeilagen über die 3 untersuchten Varianten hat der Verwaltungsrat am 25. November 1992 beschlossen, zusammen mit den Bundesbehörden und den Kantonen Aargau und Zürich vorab die Finanzierung sicherzustellen und anschliessend die Realisierung der Tunnelvariante 3A in die Wege zu leiten.

Erweiterte Studie über eine zweigleisige Streckenführung Reppischhof—Dietikon

Quelle: Erweiterte Studien technischer Bericht August 1992 der Ingenieurgesellschaft Amberg Ingenieurbüro AG; Eichenberger AG; Sennhauser, Werner & Rauch AG.



1987 hat die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr den Auftrag erteilt, die verschiedenen Möglichkeiten der Linienführung der BD zwischen Reppischhof und Bahnhof Dietikon zu prüfen. Gemäss dem Bericht «Betriebskonzept 1990» von Prof. H. Brändli sollten dabei insbesondere die Zuverlässigkeit des Betriebes und Minimierung der Übergangszeiten zu SBB und Bus am Bahnhof Dietikon im Vordergrund der Überlegungen stehen.