

Betriebskonzept der Bremgarten-Dietikon-Bahn, II. Teil

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(1995)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965528>

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, II. Teil

VON WILFRIED FINK

Neues Rollmaterial

1. Bedürfnisnachweis

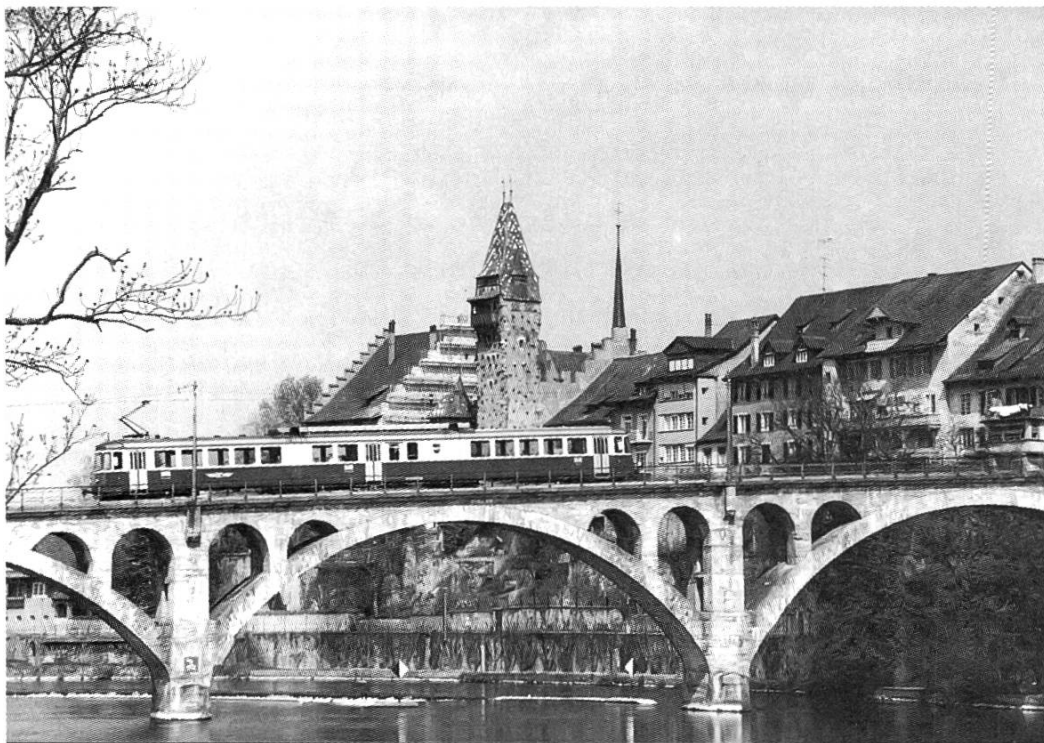
Die zunehmenden Pendlerströme aus dem Einzugsgebiet der BD in die Ballungsräume Limmattal/Zürich, die durch die Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich ab 27. Mai 1990 und das verdichtete Fahrplanangebot noch eine Steigerung erfahren haben, machten es nötig, dass sich die BD mit der Option befassen musste, zusätzliches Rollmaterial zu beschaffen. Mit gutem Recht war zu erwarten, dass die Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr in der ganzen Region und darüber hinaus zu einem höheren Benutzungsgrad führen musste.

Leitbild und Betriebskonzept der BD sind zur Hauptsache auf die Bedürfnisse des Reiseverkehrs ausgerichtet. Die Aufgaben der regionalen Feinverteilung mit ganztägigem, den Kundenbedürfnissen angepasstem starrem Fahrplan mit kurzen Anmarschwegen und guten Umsteigeverhältnissen in den Anschlussbahnhöfen Wohlen und Dietikon unterstreichen die Forderung nach zusätzlichem, leistungsfähigem und kundenfreundlichem Rollmaterial.

Die notwendigen Fahrplanverdichtungen, als Basisangebot der 30-Minuten-Takt mit Verdichtungen zu den Flutzeiten, liessen sich mit dem vorhandenen Rollmaterial nicht realisieren. Das aus dem Jahre 1969 stammende Rollmaterial erfordert zudem vermehrten Unterhalt, Ausfälle wegen zunehmender Überalterung waren und sind vorgegeben.

Jahr	Gefahrene Zugs-km	Sitzplatz-Angebot	Anzahl Personenfahrten
1970	299 340	837	1 225 350
1975	323 429	837	1 209 378
1980	371 156	837	1 362 448
1985	386 702	837	1 546 471
1990	497 578	837	1 987 369
1991	546 684	837	2 078 436
1992	551 335	837	2 032 312
1993	569 627	1357	2 185 146

Das Fahrplanangebot 1993 (Inbetriebnahme der Fahrzeuge Typ Be 4/8) hat im Vergleich zu 1970, dem ersten Jahr nach der Inbetriebnahme der Fahrzeuge Typ BDe 8/8, um 90 % zugenommen. Die Zahl der Personenfahrten stieg im gleichen Zeitraum um annähernd 80 %.



BD auf Eisenbahnbrücke

In Spitzenzeiten bestand vor der Beschaffung der neuen Fahrzeuge weder eine technische noch eine betriebliche Reserve. Fahrzeugunterhalt und Reparaturen sollten aus wirtschaftlichen Gründen während des Tages ausgeführt werden. Wenn sie wegen Mangel an Triebfahrzeugen auf die teureren Nachtstunden verlegt werden müssten, so wirkte sich das auf die Betriebskosten negativ aus; Nacharbeit ist zudem nicht besonders mitarbeiterfreundlich. Die fehlende betriebliche Reserve verunmöglichte während den Hauptverkehrszeiten ausserhalb des Fahrplanes Extrazugsleistungen.

Aus all diesen Gründen ergab sich, dass zusätzliches Rollmaterial beschafft werden musste. Mit Blick auf die Zukunft ist der Bestand so gross gehalten, dass alle Züge im 15-Minuten-Takt in Doppelaktion geführt werden können und eine betriebliche und technische Reserve besteht.

2. Gemeinsame Beschaffung mit dem Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) und der Wynental- und Subrentalbahn (WSB).

Es war wenig sinnvoll, die zusätzlichen Fahrzeuge über einen Nachbau der im Jahre 1969 in Betrieb genommenen BDe 8/8 (Doppelgelenk-Triebwagen) zu beschaffen. Die technische Weiterentwicklung und die Komfortverbesserungen der letzten 25 Jahre hätten nicht zu Gunsten der Kundschaft genutzt werden können.

In Anbetracht einer relativ kleinen Serie von vorläufig fünf Fahrzeugen für die BD allein, wäre zu deren Beschaffung mit hohen Kosten für die Entwicklung und den Bau zu rechnen gewesen. Das Interesse an Kleinserien ist wohl seitens der Industrie vorhanden, bewegt sich aber gerade wegen der Entwicklungskosten in einem eingeschränkten Rahmen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterstützt die Bemühungen, dass sich Transportunternehmungen mit gleichen oder ähnlichen Bedürfnissen beim Rollmaterial zu Beschaffungsgruppen zusammenfinden. Es galt, nebst der Vielfachkonstruktion und Vereinheitlichung des Rollmaterials auch gegenüber der Industrie eine starke Verhandlungsposition aufzubauen, die zu preisgünstigen Abschlüssen und damit zu einer vorteilhaften Finanzierung durch den Bund und die Kantone Aargau und Zürich führten. Mit Fug und Recht kann es als schweizerisches Novum gewertet werden, dass sich der Regionalbetrieb Bern-Solothurn mit elf, die Wynental- und Suhrentalbahn mit sieben und die Bremgarten-Dietikon-Bahn mit fünf Fahrzeugbestellungen zu einer Einheit zusammenfinden konnten. Die Fahrzeuge gleichen sich nicht wie ein Ei dem anderen, sind sich aber dank der Modulbauweise sehr ähnlich.

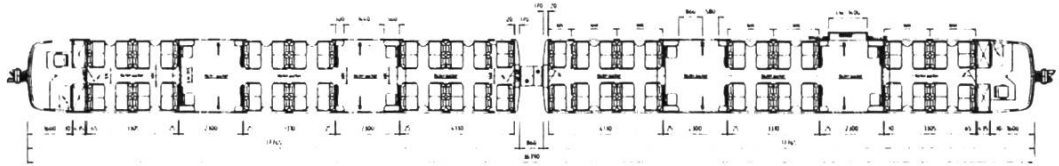


Alter und neuer Triebwagen

3. Technische Daten

Bahn		RBS	WSB	BD
Typ		Be 4/8	Be 4/8	Be 4/8
Wagennummern		62-64	28-34	21-25
Höchstgeschwindigkeit	km/h	100	100	80
Maximale Steigung	0/00	45	45	57
Fahrdrahtspannung	V	1200	750	1200
Maximale Leistung am Rad	kW	1114	960	1114
Hauptabmessungen				
Zuglänge über Puffer	mm	40 000	40 690	37 390
Länge eines Triebkopfs	mm	19 415	19 415	17 665
Kastenbreite	mm	2 650	2 650	2 650
Fussbodenhöhe über SOK	mm	390/880	390/880	390/880
Höhe des Schiebetritts	mm	336	336	336
Kupplungshöhe über SOK	mm	620	590	620
Wagenkastenhöhe über SOK	mm	3 600	3 600	3 600
Drehzapfenabstand	mm	14 000	14 000	12 350
Sitzteiler (vis-à-vis)	mm	1 650	1 650	1 650
Triebdrehgestell-Achsstand	mm	2 000	2 000	2 000
Laufdrehgestell-Achsstand	mm	1 800	1 800	1 800
Triebraddurchmesser, max.	mm	720	720	720
Laufdraddurchmesser, max.	mm	720	720	720
Platzangebot				
Sitzplätze		120	120	104
Klappsitze		4	4	4
Stehplätze		160	160	154
Gesamtes Platzangebot		284	284	262
Gewichte				
Triebwagenzug besetzt	kg	77 500	77 500	73 600
Einzelwagen leer	kg	28 250	28 250	27 100
Wagenkasten	kg	14 750	14 750	13 600

Elektrischer Teil	kg	3 750	3 750	3 750
Triebdrehgestell (mit Motor)	kg	6 100	6 100	6 100
Laufdrehgestell	kg	3 650	3 650	3 650
Zuladung pro Wagen	kg	10 500	10 500	9 700

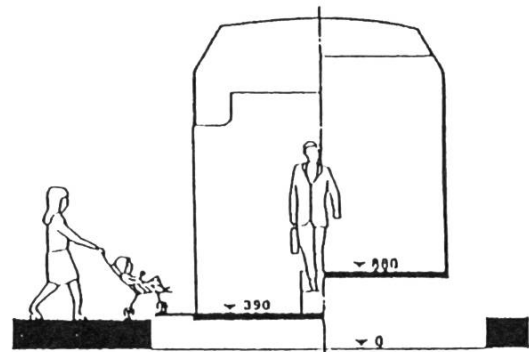


Triebwagen Be 4/8 in verkürzter Form

4. Das Niederflur-Konzept

Optimaler Komfort für die Passagiere

Die Niederflur-Triebzüge von Schindler Waggon stellen die Weichen für eine neue Epoche im Regionalverkehr: Mit diesen zweiteiligen Kompositionen wird erstmals ein echtes Niederflur-Konzept realisiert. Zudem gelangen verschiedene



neuartige Techniken zur Anwendung, die den Komfort für Passagiere und Personal verbessern, die Verfügbarkeit erhöhen und den Unterhalt reduzieren.

Das Konzept ist die Antwort auf das dringende Bedürfnis verschiedener Regionalbahnen nach einem attraktiven Rollmaterial-Angebot. Dabei galt es, eine Vielzahl von betrieblichen Randbedingungen zu berücksichtigen, wie beispielsweise Fahrplanverdichtung, die grosse Zahl an Haltestellen und das Optimieren der Zuglänge. Weiter musste den Bedürfnissen nach

einem optimalen Sitzplatzangebot, der Möglichkeit für die Stückgutbeförderung und einem erhöhten Platzangebot bei mindestens gleichbleibendem Qualitätsstandard Rechnung getragen werden. Die verschiedenen Bahnsteighöhen, Beschränkung durch Lärmschutzverordnung und Brandschutzvorschriften waren ebenfalls in das Konzept mit einzubeziehen.



Inneres der neuen Triebwagen

Bequeme Niederflur-Einstiege

Für die Passagiere bringt das Konzept viele Vorteile. Ein Drittel der Sitzplätze in den beiden identischen Triebköpfen befinden sich im Niederflurbereich. Der bis auf 390 Millimeter auf die Schienenoberkante abgesenkte Fussboden mit den breiten Eingangspartien bietet auch älteren und gehbehinderten Menschen, Rollstuhlfahrern und Passagieren mit Kinderwagen bequeme Einstiegsverhältnisse. Moderne, leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlagen, grosszügige Innenraumgestaltung, gezielte Schall- und Wärmedämmung sowie Luftfederung sorgen für viel Komfort im Passagierraum.



Äusseres der neuen Triebwagen

5. Die Inbetriebnahme

Am 5. bzw. 6. Januar 1993 sind die beiden Wagenkasten für das Fahrzeug Be 4/8 Nr. 21 auf Tiefladewagen in Bremgarten

West eingetroffen. Die Kollaudation durch das Bundesamt für Verkehr fand am 2. Februar statt.

Der erste Einsatz mit begeisterten Reisenden erfolgte am 14. Februar anlässlich des offiziellen Empfanges von Ski-Abfahrtsweltmeister Urs Lehmann, Rudolfstetten. Kaum eine andere Bahnunternehmung kann einen werbewirksameren Erst-Einsatz eines neuen Fahrzeuges nachweisen als die erste Fahrt mit einem Weltmeister.

Der vorerst noch sporadische Fahrpläneinsatz der neuen Fahrzeuge erfolgte ab dem 18. Februar, nachdem die Mitarbeiter in besonderen Kursen über die Funktion und Bedienung instruiert worden waren.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 23. Mai 1993 stehen die Fahrzeuge im regelmässigen Einsatz. Die Reisenden sind voll des Lobes über den hohen Fahrkomfort, welcher die technischen «Kinderkrankheiten» während der Inbetriebnahme über spiegelt.



Triebwagen-Komposition

Das Angebot und die Dienstleistungen der BD sollen weiterhin publikumsfreundlich und publikumsnah sein. Während die seit 1969 in Betrieb stehenden Fahrzeuge mit Kantons- und Gemeindewappen geschmückt sind, wurden an den neuen Fahrzeugen Tierkreiszeichen angebracht. Der *Steinbock* symbolisiert ein ausdauerndes, leistungsfähiges und sparsames Fahrzeug. Der *Fisch* steht für ein wandlungsfähiges und erwartungsvolles, aber verletzbares Transportmittel. Der *Widder* reiht sich mutig, risikofreudig und kraftvoll in das Verkehrsgewühl am Mutschellen ein. Der *Stier* ist praktisch, zudem sind ihm Ausdauer, Farben- und Formenbewusstsein eigen. Der *Löwe* beeindruckt Beschauer und Benützer, freut sich auf die vielen Kunden, für welche er erfolgreich unterwegs sein will.



Tierkreiszeichen

Wilfried Fink

Geb. 1933, Ausbildung an der Verkehrsschule St. Gallen und in der Stationslehre SBB; 1951–65 div. Stellen bei der SBB; 1965–67 Betriebschef-Stellvertreter bei der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn; 1967–81 Betriebschef BD/WM, seit 1981 verantwortlicher Direktor BD/WM.