



Auswirkungen von neuer ETCS-Version auf Bahnbetrieb

Seit Dezember 2019 verkehren vermehrt Züge mit der modernsten Version der Zugsicherungs-Technik ETCS. Im täglichen Betrieb müssen die Züge vor Halt zeigenden Signalen stärker abgebremst werden als in der Vergangenheit. Die SBB hat dies unterschätzt und arbeitet an Verbesserungen.

Text: Ramon Gander | Fotos: SBB/CFF/FFS

Mit dem im Jahr 2017 abgeschlossenen Rollout von ETCS Level 1 erfüllt die Schweiz als erstes Land in Europa die europäischen Anforderungen an die Interoperabilität des Eisenbahnnetzes vollumfänglich. Das gesamte konventionelle Normalspurnetz der Schweizer Bahnen ist unter Nutzung der bestehenden Aussensignale mit ETCS Level 1 oder mit der Führerstandssignalisierung mit ETCS Level 2 ausgerüstet und mit Triebfahrzeugen, die mit der modernsten Version von ETCS in der Version (Baseline) 3 ausgerüstet sind, befahrbar. Baseline 3 hat das Ziel, die Sicherheit weiter zu erhöhen. Probe- und Testfahrten finden seit mehreren Jahren statt. Einzelne Fahrzeuge – vor allem von Infrastruktur – sind mit Baseline 3 seit 2017 in Betrieb.

Fahrzeuge müssen stärker abbremsen

Auf Dezember 2019 wurden unter anderem auch Fahrzeuge des Personenverkehrs mit der modernsten Version von ETCS Baseline 3 in Betrieb genommen: Der Giruno, Flirt LEX und Régiolis (S-Bahn Genf) und der deutsche ICE4. Unter fahrplanmässigem Betrieb dieser Fahrzeuge hat sich nun gezeigt, dass auf ETCS-Level-1-Strecken bei Fahrt auf Halt zeigende Signale und bei Fahrt auf Prellböcke stärker als bisher und stärker als während der Probe- und Testfahrten verlangsamt werden muss, um eine Zwangsbremmung zu vermeiden.

Anweisungen an Lokführer werden überprüft

Die Einführung verlief nicht optimal. Die SBB hat die Auswirkungen auf die Abbremsung der Fahrzeuge im Realbetrieb unterschätzt. Dies hat verständlicherweise Fragen und Unsicherheit bei den Lokführern ausgelöst. Die SBB nimmt dies sehr ernst. Aktuell finden deshalb Probefahrten mit Lokführern statt, um zu überprüfen, wie die aktuell gültigen Anweisungen an die Lokführer angepasst werden müssen. Zwangsbremmungen sind weder für die Lokführer, noch für die Reisenden angenehm. Die SBB dankt allen Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleitern, dass sie die Reisenden bei abrupten Bremsmanövern informieren und sich für die Unannehmlichkeiten entschuldigen.

Verzögerungen bis zu 20 Sekunden – Anschlüsse gewährleistet

Da die Geschwindigkeit mit diesen Fahrzeugen stärker reduziert werden muss, kann es zu Verzögerungen von ungefähr zwanzig Sekunden kommen. Andere Auswirkungen auf Reisende wurden bisher nicht festgestellt, die Anschlüsse waren trotz der verzögerten Einfahrt gewährleistet. Die SBB hat diese Problematik erkannt und arbeitet aktuell an Verbesserungen am Zusammenspiel von Fahrzeug, Betrieb und Infrastruktur.