

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.
Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • www.grv-ev.de • Supplement@GRV-Nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

Der Bahnhof Fleurier erstrahlt in neuem Glanz

In Folge 112 der GRV-Nachrichten, Seiten 13 und 14, erschien der Beitrag „La gare de Fleurier a fait peau neuve“ von Sylvain Meillasson in französischer Sprache.

In diesem Supplement erscheint nun eine Übersetzung des Beitrags ins Deutsche durch Dr.-Ing. Gunther Ellwanger.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Verantwortlich: Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Der Bahnhof Fleurier erstrahlt in neuem Glanz

18 GdI/AdI-Mitglieder wurden am 03. Mai 2018 von der privaten Bahngesellschaft transN (Transports publics Neuchâtelois) begrüßt. Fleurier (etwa 30 Kilometer westlich Neuenburg / Neuchâtel im Jura) wird seit 1883 von der Bahn bedient. Die Regionalbahn Val de Travers (RVT) betreibt seit dem Betriebsbeginn die Strecke Travers – Saint Sulpice (10,46 Kilometer) und eröffnete 1886 den kurzen Abschnitt Fleurier – Buttes (3,13 Kilometer) der heute noch immer in Betrieb ist. 1944 wurden die Strecken elektrifiziert. Aber der Ast von Saint Sulpice hat seine Oberleitung sowie seinen Streckenblock verloren. Die Gesellschaft RVT wurde 1881 gegründet und gehört heute zu transN.

Die Strecke Travers – Buttes profitiert von erheblichen Investitionen. Die ersten Studien für die Erneuerung des Bahnhofs Fleurier begannen 2008. Aber das PGV Dossier (Plangenehmigungsverfahren) wurde erst 2012 eingereicht. Anfang 2015 folgte dann die positive Entscheidung für das Projekt, welche vorbereitende Arbeiten im März ermöglichte. Diesen Vorarbeiten folgte eine Phase intensiver Erneuerung der Installationen. Bis April 2017 erfolgte eine vollständige Erneuerung von: Gleisplan, Oberleitung, verschiedener Leitungen und des Sicherheitssystems (ein neues Stellwerk, das von La Chaux-de-Fonds ferngesteuert wird). Die größten Schwierigkeiten ergaben sich beim Bau einer neuen Brücke über den Fluss Buttes und der Gleisverschiebung. Die Mehrzahl der Arbeiten wurde unter dem rollenden Rad ausgeführt, was einen provisorischen Bahnsteig erforderte und eine große Herausforderung für die Organisation war. Das Projekt hat 18 Millionen Schweizer Franken gekostet.

Die Dossiers PGV für die vollständige Erneuerung der Einrichtungen des Bahnhofs Buttes und dem Halt Presta wurden im April letzten

Jahres beim BAV eingereicht. Auch für die Bahnhöfe in Môtiers und Couvet werden gegenwärtig Studien für ihre Erneuerung durchgeführt, mit dem Ziel bis Ende 2018 die Genehmigungsverfahren einzuleiten.

Der Betrieb der Strecke Neuchâtel – Buttes erfolgt in Zusammenarbeit mit der SBB, besonders mit den Triebzügen Domino. Die sieben Flirt von transN bedienen die Strecke Neuchâtel – Le Locle aber auch Neuchâtel – Corcelle / Peseux und Neuchâtel – Buttes. Sie stammen alle aus der ersten Generation, aber aus unterschiedlichen Serien. Die drei ersten wurden zusammen mit der Südostbahn (SOB) bestellt, die vier weiteren Flirt mit der SBB. Zusammen mit weiterem Rollmaterial für 1435 Millimeter Spurweite werden sie im Werk Piasetta in Fleurier gewartet.



*Flirt transN 527 333 im Depot Fleurier;
Foto: Sylvain Meillasson.*

Die Wartung ist vorbeugend (30, 90, 180, 360 Tage) und kurativ. Um Kosten zu reduzieren besteht die Langzeitstrategie darin, zu einer vorhersagenden Wartung zu kommen. Dafür erhalten die Triebzüge ein Telemetriesystem, um direkt die wesentlichen Daten ins Werk zu übermitteln.

In Fleurier gibt es ein zweites Werk, nämlich das von Longereuse, das die Züge ABDe 2/4 102 (alias l'Étincelante) und einen Wagen der Stiftung „RVT Historique“ beheimatet. In diesem extra für uns gecharterten historischen Wagen wurde uns zum Abschiedsaperio die „Fée verte“ serviert, der berühmte Alkohol des Tales.