

Appenzeller Bahnen: Kollisionswarnsystem von Stadler im Test



Foto: AB

Der einzige Triebwagen BDeh 1/2 der Bergbahn Rheineck–Walzenhausen an der talseitigen Endstelle vor dem Bahnhof Rheineck. An der unteren Front sind die Sensoren des Kollisionswarnsystems zu erkennen.

ATO-Betrieb Die zu den Appenzeller Bahnen (AB) gehörende 1,94 km lange Bergbahn Rheineck–Walzenhausen verkehrt im gemischten Zahnrad-/Adhäsionsbetrieb. Die Bahn weist eine Maximalneigung von 263,1‰ auf und verfügt über lediglich eine Weiche sowie einen einzigen Triebwagen von 1958. Bedingt durch die ursprünglich vorhandene Standseilbahn, verfügt die Strecke über die ungewöhnliche Spurweite von 1200 mm. Die Fahrleitungsspannung beträgt 600 V DC.

Auf 2027 hin wird ein neuer fahrerloser zweiachsiger Triebwagen von Stadler mit CBTC und dem Kollisionswarnsystem „Stadler NOVA Smartsense“ in Betrieb gehen. Da die Strecke nicht durchgehend eingezäunt ist und durch Waldabschnitte sowie über eine stark befahrene Straße und mehrere ungesicherte Bahnübergänge führt, bestehen dazu einige Herausforderungen. Erschwerend kommt ein möglicher Baumfall und der Wildwechsel hinzu. Im Winter kann Schnee zu Irritationen

der Sensoren führen. Um bereits in den nächsten zwei Jahren Erfahrungen mit dem Kollisionswarnsystem zu sammeln, erhielt nun der vorhandene Triebwagen ein Prototypensystem.

Die Bahn verkehrt heute von 6-20 Uhr mit einer Fahrzeit von sechs Minuten fast durchgehend im Halbstundentakt. Nach 20 Uhr verkehrt ein Bus, der 10-12 Minuten Fahrzeit benötigt. Durch die Ausdehnung der Betriebszeiten und mit einer Taktverdichtung erhofft sich die AB, eine starke Frequenzzunahme gegenüber 2023 mit 101 460 Fahrgästen zu erreichen. Das zukünftige ATO-System ermöglicht markante Betriebseinsparungen. Die Gesamtkosten zur Bahnerneuerung belaufen sich approximativ auf 35 Mio. CHF.

RB 10.6.24 (lüt)



Das provisorisch montierte Gehäuse mit den Sensoren für das System Stadler NOVA Smartsense

