

In den Reisezentren werden die Reisenden nicht nur konsequent zu den Billettautomaten gelenkt (EA 2/16), sondern auch in der Bedienung von sbb.ch und der App SBB Mobile geschult. Nach einem Test März bis April wurde das Konzept auf die Inbetriebnahme der neuen App am 1. November eingeführt. Je nach Grösse des Reisezentrums wird die «digitale Betreuung» am normalen Schalter, an einem separaten Schalter oder einem eigens aufgestellten Pult durchgeführt.

In den 4 Bahnhöfen Brig, Frenkendorf-Füllinsdorf, Netstal und St. Gallen St. Fiden testen die SBB während eines halben Jahres die Beratung von Kunden via Video. Der Kunde wendet sich an einen mit Videokamera, Scanner, Ablagefläche, aber ohne Billettdrucker und Bezahlterminal ausgerüsteten Billettautomaten ePOS und wird mit Knopfdruck mit einem Mitarbeiter im Contact Center Brig verbunden. Er berät den Kunden und kann einen nebenan stehenden gewöhnlichen ePOS fernbedienen (analog zur telefonischen Beratung). Produkte, welche nicht über den ePOS verkauft werden, kann sich der Kunde per Post zusenden lassen.

Die DB und einige Schweizer Regionalbanken beraten Kunden bereits seit einigen Jahren via Video.

In Bern wurden weitere Versuche zur Lenkung der Personenströme gemacht (EA 8/16): Bei Zugankünften auf den Gleisen 3 und 4 wurde in der Unterführung den Reisenden mit Rot- und Grünlicht signalisiert, als Ausgang zum Perron nur die Rampe, aber nicht die Treppe zu benutzen. Der Perronbereich unmittelbar bei der Treppe wurde markiert, um die Nutzung als Wartezone zu vermeiden.

Die Steuerung erfolgte in den HVZ manuell während mindestens 10 Tagen im November. Die Wirkung wurde mit Sensoren und Beobachtungen ausgewertet. Nicht repräsentative Beobachtungen des Korrespondenten deuten darauf hin, dass die Massnahme weder notwendig noch sinnvoll ist.

In Luzern wird in der Querhalle Seite KKL auf Anfang Dezember ein Infopoint errichtet, wie sie bereits in Zürich, Basel und Genève bestehen.

Für die Erneuerung von rund 900 m Fahrbahn und 9 Weichen in Baden wurde der Betrieb an den Wochenenden 29.–30. Oktober bis 12.–13. November eingeschränkt: Ausfall östlich von Brugg der IR 20xx Basel–Zürich Flughafen, RE 47xx Olten–Wettingen und Regionalzüge S23 Langenthal–Baden, Ausfall der Regionalzüge S27 zwischen Döttingen und Baden und Bahnersatzbusse Döttingen–Turgi, Extrahalt der IR 19xx und 21xx Richtung Brugg in Turgi.

In Siggenthal-Würenlingen wurde der Schalter am 28. Oktober letztmals bedient.

### Das rCE-Powerpack von Railcare



An der Achswelle angeschlossene Hydraulikpumpe.

*La pompe hydraulique raccordée à l'essieu.*



Im Wagenrahmen montierter Energiewandler.

*Le convertisseur d'énergie monté dans le cadre du wagon.*



Horizontalumschlag eines elektrisch gekühlten Wechselbehälters mit dem System «Containermover 3000» auf einen AAEC-Sggmrs. Oensingen, 27.10.2016.

Fotos: RLC

Transbordement horizontal d'un conteneur réfrigéré à l'électricité par le système «Containermover 3000» sur un Sggmrs d'AAEC. Oensingen, le 27.10.2016.

RLC hat für die Energieversorgung von temperaturgeführten Wechselbehältern auf Tragwagen ein Energiepaket entwickelt. Es besteht aus einem hydrostatisch angetriebenen Generator zur Ladung einer 400 V-Batterie mit Antrieb vom Radsatz mittels einer an der Achsbüchse angeflanschten Hydraulikpumpe. Dazu kommt ein Satelliten-gesteuertes Überwachungs- und Steuerungssystem.

Das System erfüllt die gängigen Sicherheitsvorschriften für Bahn und Strasse, gilt jedoch nicht als Teil des Bahnwagens, sondern als Ladung, weshalb keine TSI-Konformitätsprüfung notwendig ist. Die Montage eines rCE-Powerpacks an einem Wagen dauert rund einen Tag. Als Hydraulikflüssigkeit wird ein biologisch abbaubares Öl eingesetzt.

Das Dieselaggregat an den Containern entfällt, was CO<sub>2</sub>-Emissionen vermindert

und Tanknachfüllungen überflüssig macht. Die Muttergesellschaft Coop rechnet mit rund 75% weniger Treibstoffverbrauch.

Die Stromversorgungsdauer während eines Stillstands ist abhängig von der Anzahl eingesetzter Akkus. In der aktuellen Konfiguration kann ein rCE-Powerpack auf einem 6-achsigen Tragwagen 4 Wechselbehälter während 3–5 Std. sequenziell unter Vollast mit Strom versorgen und ist rund 0,8 t schwer. Das zusätzliche Gewicht des rCE-Powerpacks wird kompensiert durch die wegfallenden Dieselmotoren und Treibstoffvorräte auf den Containern.

RLC testet das Powerpack seit August auf zwei ihrer von AAE gemieteten 6-achsigen Containertragwagen. Bis Ende 2018 sollen alle Wagen (aktuell 84) ausgerüstet sein.

Mit einer lärmarmen LL-Bremssohle sind unterdessen alle Wagen ausgerüstet. fr