

# Schweizerische Südostbahn

**Entwurf September 2016**

Die schweizerische Südostbahn (SOB) ist Eigentümer und Betreiber diverser Bahnstrecken im Raum Ost- und Zentralschweiz. Gut 500 Mitarbeiter befördern jährlich mit 5,4 Mio. Zugskilometern 12,5 Mio. Reisende. Insgesamt werden 244 Mio. Personenkilometer erbracht. Auf den eigenen 123 Streckenkilometern sind 177 Brücken und 19 Tunnels vorhanden.

Die SOB betreibt im Raum Zürich und St. Gallen diverse S-Bahn Linien. Davon am bekanntesten ist der *Ringzug* der S4 rund um den Säntis, mit einer Fahrzeit von drei Stunden. Zum Einsatz kommen vorwiegend vierteilige FLIRT von Stadler Rail. Eine erste Serie von elf Triebzügen ging ab 2007 in Betrieb. 2013 folgten nochmals zwölf weitere FLIRT<sup>2</sup>.

## Voralpenexpress

Das Premiumprodukt der SOB ist der Voralpen-Express (VAE), welcher die Strecke St. Gallen – Herisau – Wattwil – Rapperswil – Arth-Goldau – Luzern täglich im Stundentakt je 13-mal bedient. Diese Regional-Express (RE) Verbindung muss die unterschiedlichsten Transportbedürfnisse abdecken. Neben Vororts- und Pendlerverkehr werden durch die Struktur der anschliessenden Bahnstrecken auch diverse direktere Verbindungen im gesamtschweizerischen Verkehr realisiert. Da die Strecke durch eine schöne Voralpenlandschaft führt, besteht auch ein beachtlicher aber stark schwankender touristischer Verkehrsanteil.

Die Herausforderungen sind: das Passagieraufkommen ist im Nordabschnitt zwischen St. Gallen und Rapperswil wesentlich grösser als im Südabschnitt, die Steigungen und Gefälle auf dem Abschnitt zwischen Rapperswil und Arth-Goldau betragen über längere Strecken bis zu 50 ‰.

Da ein Stärken oder Schwächen der Züge unterwegs betrieblich kaum möglich ist und ein stetiger Fahrgastzuwachs besteht, entschloss man sich 2013 zur Bildung von sechs Pendelzügen mit Triebfahrzeugen an beiden Zugsenden. Für den fünfstündigen Zugsumlauf werden fünf Kompositionen benötigt, vorhanden sind dazu insgesamt sechs Kompositionen in zwei unterschiedlichen Konfigurationen mit neun oder acht älteren Fahrzeugen. Diese heterogenen Züge, aus zum Teil über 40-jährigem Wagenmaterial, sind trotz mehreren Modernisierungen nicht mehr zeitgemäss.

Am 27. Juni 2016 unterzeichnete die SOB mit Stadler Rail einen Vertrag über 170 Mio. Franken zur Lieferung von neuen Triebzügen für den VAE. Fest bestellt sind nun sechs 8-teilige und fünf 4-teilige FLIRT<sup>3</sup> mit Optionen auf weitere 40 Triebzüge. Die 8-teiligen VAE-FLIRT bestehen prinzipiell aus zwei 4-teiligen Zügen die auf der einen Seite an Stelle des Führerstandes einen Wagenübergang aufweisen. Vorgesehen ist nun, dass die 8-teiligen Züge die Gesamtstrecke des VAE befahren und auf dem nördlichen Abschnitt ab Rapperswil jeweils durch 4-teilige FLIRT verstärkt werden. Alle FLIRT<sup>3</sup> sind unter sich und mit den bereits vorhandenen FLIRT mit bis zu vier Zügen untereinander vielfachsteuerbar. Die neuen FLIRT<sup>3</sup> kommen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Betrieb.

Alle FLIRT<sup>3</sup> weisen pro Wagenkasten je eine mittige Türe von 1300 mm Breite auf, die auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm optimiert ist. Alle Sitze sind zu Abteilen angeordnet, es besteht keine enge Flugzeugbestuhlung. Der Abteilteiler beträgt in der 1. Klasse zwei Meter und in der 2. Klasse 1,8 Meter. In der 1. Klasse sind die Sitze in der Breite mit 1 + 2 angeordnet. An allen

Sitzplätzen stehen Steckdosen und Abfallbehälter zur Verfügung.

Die Wagenkästen bestehen, wie bei Stadler üblich, aus Aluminium, was zu einem deutlich geringeren Traktionsenergiebedarf gegenüber den heutigen Zügen führt. Erstmals werden bei Normalspurzügen serienmässig Trockentrafos eingebaut. Da die SOB den 8,6 km langen Rickentunnel befährt kommen Brandlöschanlagen zum Einbau. Für einen verschleissarmen Betrieb auf dem kurvenreichen Streckennetz sind die Fahrwerke mit sich radial einstellenden Radsätzen versehen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Als Zugsicherungssystem wird nur noch das zeitgemässe ETCS eingebaut. Die Züge sind bereits so vorbereitet, dass sie sich leicht für Strecken in Deutschland und Österreich aufrüsten lassen.

Die achtteiligen VAE-FLIRT<sup>3</sup> zeichnen sich durch einen besonders hohen Komfortlevel aus. Die 150 m langen Kompositionen verfügen über insgesamt lediglich 361 Sitzplätze. In den ersten sechs Wagen befindet sich die 2. Klasse mit 291 Sitzen. In jedem dieser Wagen steht ein Mehrzweckabteil mit Ski- und Velohaltern für insgesamt 12 Fahrräder zur Verfügung. Im ersten Wagen besteht ein durch eine Glaswand abgetrenntes Familienabteil, das sich insbesondere durch grössere Tische auszeichnet. Im zweiten und vierten Wagen befindet sich ein normales WC und im dritten Wagen ein rollstuhlgängiges WC. Für den Zugbegleiter ist im dritten Wagen ein Dienstabteil vorhanden. Im dritten und sechsten Wagen stehen Automaten für Getränke und Snacks bereit, wobei insbesondere hochwertige Kaffeemaschinen eingebaut werden. Im dritten Wagen bei den Automaten besteht ein eigentlicher Bistrobereich mit Stehtischen. Im siebten und achten Wagen befindet sich die 1. Klasse mit 70 Plätzen.

Die 77 m langen vierteiligen FLIRT<sup>3</sup> sind in der Ausstattung etwas bescheidener gehalten. Prinzipiell sind sie gleich wie die bestehenden FLIRT. Es kommen 175 Sitzplätze der 2. Klasse und 23 der 1. Klasse zum Einbau.

Durch die spurtstarken Triebzüge kann zwischen St. Gallen und Rapperswil die Fahrzeit von heute 55 auf 51 Minuten gesenkt werden. Noch unklar ist, um wieviel sich die Fahrzeit von 81 Minuten bis nach Luzern reduzieren lässt.

Da die BLS zwischen 2021 und 2026 insgesamt 60 ähnlich jedoch 100 m lange Züge beschafft, wäre eine Durchbindung auf deren Strecke durch das Emmental bis nach Bern denkbar.

## Korridor Gotthard

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard Basistunnels (GBT) werden über die Bergstrecke keine echten Fernverkehrszüge mehr verkehren. Die SBB beabsichtigt insbesondere, die Tessiner S-Bahn TILO mit ihren vier- und sechsteiligen FLIRT bis Erstfeld zu verlängern. Dieses ziemlich fantasielose und wenig kundenfreundliches «Konzept» erfordert den Verzicht jeglicher Verpflegungsmöglichkeit. Zudem erfüllt in der 1. Klasse eine Sitzanordnung von 2 + 2 kaum die Erwartungshaltung. Auch sehr gute S-Bahn Fahrzeuge sind für einen touristischen Betrieb wenig geeignet.

Bereits 2014 schlug die SOB ein kundenfreundlicheres Konzept mit Zügen in der Art des VAE ab Art-Goldau südwärts vor. Der Schwachpunkt dieses Konzept war jedoch, dass ab der Deutschschweiz zumindest in Arth-Goldau hätte umgestiegen werden müssen.

In den anschliessenden Verhandlungen entschied das Bundesamt für Verkehr (BAV), dass die SBB über den Gotthard weiterhin ein eigenwirtschaftliches Fernverkehrsangebot zumindest bis 2017 aufrechterhalten muss. Nur diese «Fernverkehrszüge» halten nach Fahrplanentwurf an fast jedem Bahnhof und ein Umsteigen ist ab Zürich nach Lugano in Arth-Goldau (7 Min. Umsteigzeit auf IR Basel SBB - Erstfeld), Erstfeld (6 Min. Umsteigzeit auf RE Erstfeld - Bellinzona) und Bellinzona (12 Min.) erforderlich. Die Fahrzeit verlängert sich gegenüber heute

um 58 Minuten.

Da aber die SOB für Ihren Vorstoss vielseitigen Zuspruch aus den Regionen und den Tourismusorganisationen sowie dem BAV erhielt, präsentierte sie nun am 7. Juli 2016 einen neuen Entwurf, der gleich mehrere markante Verbesserungen enthält. Das Konzept sieht vor, über den Gotthard bis nach Lugano im Stundentakt mit Zügen des Typs VAE FLIRT zu verkehren. Der Clou dabei, die Züge verkehren ab Arth-Goldau norwärts alternierend weiter bis nach Zürich und via Luzern nach Basel!

## **Korridor Ostschweiz**

Im Rheintal werden durch die SBB Doppelstocktriebzüge des Typs KISS von Stadler Rail in der Relation Will – St. Gallen – Sargans – Chur eingesetzt. Ebenso kommen dies S-Bahn Züge auch auf der Strecke Zürich – Chur zum Einsatz. Die SOB möchte nun die Züge Wil – Chur übernehmen und via Zürich Flughafen bis Zürich HB durchbinden. Auch das ermöglicht mehrere Verbesserungen. So entsteht ab dem Rheintal direkter Anschluss an den Flughafen. Die Verbindung könnte auch, bei einer um eine halbe Stunde verlängerten Fahrzeit, ab Chur zum Flughafen durch den Entfall des Umsteigens in Zürich HB attraktiv sein.

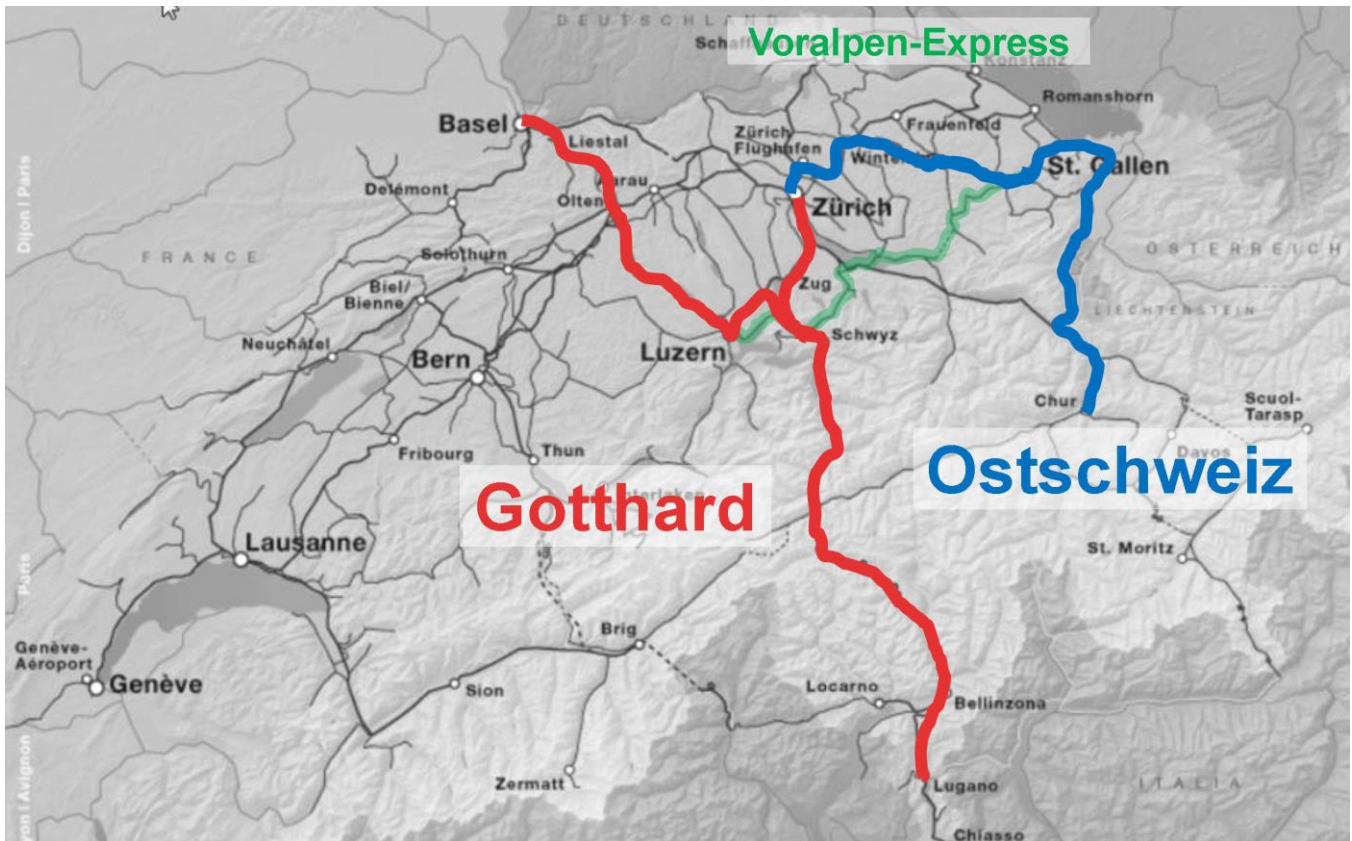
Es erscheint machbar, die Züge «Gotthard» und «Ostschweiz» in Zürich durchzubinden. Dadurch könnte zumindest zweistündlich ab Flughafen eine umsteigefreie Verbindung in die Urschweiz entstehen.

## **Fazit**

Beabsichtigt ist, dass alle Züge, zumindest in den touristisch relevanten Zeiten, durch Zugpersonal begleitet werden. Zudem ist durch die Automatenstationen eine Verpflegungsmöglichkeit auch im Regionalverkehr gewährleistet. Die 1. Klasse entspricht den Kundenerwartungen. Dem gegenüber zeigt die SBB seit Jahren keinerlei Interesse mehr an der Bergstrecke. Die periodisch medienwirksam angekündigten Verbesserungen zeigten stets Schwächen. Das von der SOB vorgeschlagene Konzept bietet herausragende Vorteile.

Das Entscheidende ist jedoch, die SOB geht davon aus, dass Sie mit Ihrem Angebot die Leistungen um bis zu jährlich 25 Mio. Franken günstiger produzieren kann als die SBB! Ob da das BAV den Zuschlag an die SOB verwehren kann?

Erwähnt sei, der SOB war es für ihre Kalkulationen nicht möglich von der SBB die effektiven Fahrgastzahlen der betreffenden Strecken zu erhalten. So sah man sich genötigt, an einzelnen Tagen stichprobenartig die Fahrgäste in den betreffenden Zügen manuell zu zählen und dies Zahlen hochzurechnen!



Die von der SOB angestrebten neuen Strecken (Grafik: SOB)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)



Eine der beiden (Grafik: Stadler Rail /Nose)



(Grafik: Stadler Rail /Nose)