

## Widersprüche bei den nachbestellten ETR 610 der SBB

Im Juli 2012 unterzeichneten die SBB mit Alstom den Vertrag über die Lieferung von weiteren acht Neigezügen ETR 610. Nach Angaben der SBB werden die Züge „schraubengleich“ zu den bereits eingesetzten Zügen gebaut, um die Risiken einer Neuzulassung zu eliminieren und eine rasche Inbetriebnahme sicherzustellen. Alstom kommunizierte jedoch kürzlich bei einem Werksbesuch von Schweizer Journalisten in Savigliano „Verbesserungen im Zusammenhang mit neuen Normen“, ohne Details zu nennen. Die Nachfrage bei den SBB ergab, dass tatsächlich bei etlichen Baugruppen Anpassungen geplant sind. So verlangen etwa die Technischen Spezifikationen für den Transport mobilitätseingeschränkter Reisender (TSI PRM) einen grösseren Sitzplatzabstand in den Bereichen mit Reihenbestuhlung. Diese Gelegenheit wird genutzt, um die zu knapp dimensionierten Gepäckablagen zu vergrössern und gleichzeitig Plätze ohne Fenstersicht zu vermeiden. In anderen Fällen sind Änderungen nötig, weil es die entsprechenden Komponenten oder, wie bei der WC-Kabine, deren Hersteller nicht mehr gibt.

Der ambitionierte Zeitplan sieht vor, dass Mitte Mai 2013 in Savigliano der erste Wagenkasten zusammengeschweisst wird, bevor am 1. Juli die Montage beginnt. Auf Anfang November sind statische Tests mit dem ersten fertigen Wagen angesetzt; Ende Mai 2014 soll der erste komplette Zug das Werk verlassen. Der Beginn des kommerziellen Einsatzes ist laut den Alstom-Unterlagen auf den 31. Dezember 2014 zu erwarten – ein Widerspruch zur Ankündigung der SBB, bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die ungeliebten ETR 470 ausser Betrieb zu nehmen und auch die Strecke Zürich – Milano mit ETR 610 zu betreiben. Nachforschungen bei den SBB ergaben, dass tatsächlich der 14. Dezember 2014 (Fahrplanwechsel) als Starttermin für den kommerziellen Einsatz vertraglich festgehalten ist – allerdings nur für zwei der acht Züge. Die weiteren ETR 610 sollen im Monatstakt folgen, so dass die letzte Garnitur im Juni 2015 in den Einsatz geht.

Somit ist bereits absehbar, dass die SBB zumindest während einigen Monaten auf Übergangslösungen werden zurückgreifen müssen. Mögliche Varianten werden derzeit erarbeitet. Einen nahtlosen Übergang vom alten zum neuen Rollmaterial, wie von den SBB bislang dargestellt, wird es kaum geben. Ein Weiterbetrieb der ETR 470 über Dezember 2014 hinaus kommt aber kaum in Frage, da SBB-CEO Andreas Meyer bei jeder Gelegenheit ankündigt, diese Züge so rasch wie möglich aus dem Verkehr zu ziehen.

Im Alstom-Werk Savigliano, das einen sehr aufgeräumten und modernen Eindruck hinterlässt, werden derzeit noch letzte Arbeiten an den 25 elfteiligen AGV für NTV erledigt, und die Produktion der 20 siebenteiligen Züge für PKP Intercity – ein Auftrag im Umfang von 665 Millionen Euro – ist ange laufen. (lüt/mr/an)

## Alstom-Auftrag für TSA

Für die neue Lokomotivplattform „H3“ von Alstom kann Traktionssysteme Austria (TSA) 30 Motoren liefern. Bei der Alstom-Neuentwicklung handelt es sich um eine Familie von

dreiachsigen Lokomotiven mit einer Maximalleistung von 1000 kW für den Rangier- und Streckendienst, die in vier Antriebsvarianten erhältlich sein wird: als Akku-, Hybrid-, Zweimotor- und Einmotor-Maschine. Der zum Einbau kommende TSA-Motortyp wird so ausgelegt, dass er bei allen Varianten die Traktionsanforderungen erfüllt. (pd)

## Vorerst keine Züge mehr auf den Puy de Dôme

Nach mehrfach aufgetretenen Unregelmässigkeiten wurde Veolia Transdev Auvergne Ende Oktober die Betriebskonzession für die Zahnradbahn auf den Puy de Dôme entzogen. Zuletzt war ein leerer Zug bei der Talfahrt entgleist, nachdem er offenbar ein Halt zeigendes Signal überfahren hatte. Wann der Betrieb wieder aufgenommen wird, ist unklar. Auf der Strecke sind vier moderne Zahnradtriebwagen von Stadler im Einsatz. (mr)

## Alstom wartet türkische CAF-Züge

Die Türkischen Staatsbahnen (TCDD) haben Alstom die leichte und schwere Instandhaltung der zwölf von CAF gebauten Hochgeschwindigkeitszüge, die auf den Strecken

Ankara – Eskişehir und Ankara – Konya verkehren, für vorerst zwei Jahre anvertraut. Die Arbeiten werden im TCDD-Depot Ankara ausgeführt. Der Auftragswert beträgt gut 22 Millionen Euro. Die TCDD hatten den Auftrag ausgeschrieben, weil sie mit den Leistungen von CAF nicht zufrieden waren. (alst/an)

## Ganzzug Kiel – Verona

Die Frankfurter Kombiverkehr KG bietet seit Oktober in Zusammenarbeit mit Stena Line (Schweden) und Cemat (Italien) zweimal wöchentlich einen Güterzug vom Nordseehafen Kiel nach Verona an. Das Angebot soll vor allem schwedische Kunden ansprechen, deren Ware von Göteborg aus mit dem Stena-Fährschiff nach Kiel gelangt. (pd)

## Von Lokomotion zu Railistics

Das deutsche Beratungsunternehmen Railistics verzeichnet einen prominenten Neuzugang: Heiko Ifland, langjähriger Betriebsleiter bei Lokomotion, verstärkt seit 1. Oktober das Team in Wiesbaden. Ifland war bei Lokomotion ab dem Jahr 2000 mit dafür verantwortlich, das Unternehmen aus dem Projektstadium heraus in die operative Tätigkeit zu überführen. (pd)

## Leserzuschrift

*Seit mehreren Jahren bin ich Abonnent Ihrer Publikation Eisenbahn-Revue International. An Ihrer Zeitschrift schätze ich die Vielzahl von nationalen und internationalen Berichten sowie die äusserst interessanten Fachartikel. Der Artikel „Talent 2 – Der elektrische Triebzug von Bombardier kommt in Fahrt“ auf den Seiten 485 bis 487 Ihrer Ausgabe 10/2012 wird dem hohen Anspruch Ihrer Zeitschrift jedoch nicht gerecht. Es ist zwar verständlich, dass das Unternehmen Bombardier Transportation GmbH bestrebt ist, die negativen Schlagzeilen ihres Produktes Talent 2 zu relativieren, nicht verständlich ist es jedoch, warum ein seriöses Fachblatt sich dazu hergibt.*

*Der Artikel enthält so gut wie keine verwertbaren neuen technischen Informationen. Der Grundtenor des Artikels beschränkt sich darauf, den Eindruck zu erwecken, der über mehrere Jahre hinweg verzögerte Zulassungsprozess hätte eigentlich nur etwas mit nachträglich geänderten Prüfvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zu tun. Zwar kann man sich des Eindruckes nicht verwehren, dass das EBA die optimale Sicherheit eines Triebfahrzeuges nur dann als gewährleistet ansieht, wenn dieses Fahrzeug nicht fährt, doch entspricht es nicht den Tatsachen, dass die mehrjährige Verzögerung der Inbetriebnahme des Talent 2 allein dem EBA zuzuschreiben ist.*

*In dem oben angeführten Artikel, der bezeichnenderweise von Mitarbeitern der Marketingabteilung und nicht von Technikern stammt, ist nichts zu lesen von den in der Eisenbahn-Revue berichteten Mängeln hinsichtlich der Dauerfestigkeit der Fahrgestelle und sonstiger Qualitätsmängel.*

*Ich habe natürlich Verständnis dafür, dass eine Zeitschrift nicht nur von den Abonnenten, sondern im wesentlichen auch von den Anzeigenkunden lebt; und das Haus Bom-*

*bardier hat sich auch grosszügig für die Möglichkeit, seine Sicht der Dinge zu platzieren, bedankt, indem es die Rückseite der Ausgabe 10/2012 für ihre Werbezwecke gebucht hat. Dennoch erscheint es mir unangemessen und mit dem Selbstverständnis eines seriös arbeitenden Journalisten und Fachblattes nicht vereinbar, wenn derartige Artikel, die der Propaganda näher sind als der Informationsvermittlung, in einer Fachzeitschrift abgedruckt werden.*

*Ich hoffe, dass dies ein Ausnahmefall sein wird und ich in Zukunft darauf bauen kann, dass die Eisenbahn-Revue wiederum seriösen Journalismus bietet. Wie wäre es zum Beispiel, wenn Sie einmal über das Projekt des bereits beschlossenen und sich in den Anfängen der Ausführungsphase befindlichen Spessart-Basistunnels zwischen Laufach und Heigenbrücken berichten würden; dies wäre sicher ein anspruchsvolles Thema, das viele Ihrer Leser, so auch mich, ausserordentlich interessieren würde.*

*Prof. Dr. Florian Festl, Rechtsanwalt  
Planegg (D)*

Anmerkungen der Redaktion: Im Vorfeld der Publikation hatten wir Bombardier gebeten, zusätzliche technische Angaben in den Bereich zu integrieren. Letztlich ist der Einfluss der Redaktion auf namentlich gezeichnete Fachaufsätze indes beschränkt. Ein Zusammenhang zwischen dem Erscheinen des besagten Artikels und der Monate im voraus gebuchten Anzeige besteht in keiner Weise. Dass die Redaktion, anders als die Mehrheit der Fachzeitschriften, unabhängig arbeitet, zeigen die vielen kritischen Berichte – auch zum Talent 2, wie der Leser selbst erwähnt. Die Zeitschriften des Minirex-Verlags werden im übrigen, auch dies im Unterschied zu vielen anderen Publikationen, hauptsächlich durch die Abonnenten und nur zu einem geringen Teil über Anzeigen finanziert.