

Die Innotrans 2016 in Berlin

Immer mehr, immer grösser, immer besser – mit solchen Attributen schmückt sich traditionell die alle zwei Jahre stattfindende Bahnfachmesse Innotrans in Berlin. In der Tat waren noch bei jeder Ausgabe der Messe mehr Messehallen belegt, wurden mehr Fahrzeuge gezeigt, war das Gedränge grösser. Doch wer dieses Jahr über das Freigelände spazierte, dem fiel auf: Plötzlich war da mehr Platz als gewohnt. Die Lücken zwischen den Fahrzeugen sind grösser geworden; Randflächen, die vor zwei Jahren noch dicht belegt waren, standen beinahe leer.

Heutzutage allgegenwärtige Schlagworte wie „Digitalisierung“ und „selbstfahrende Fahrzeuge“ waren auch in Berlin in aller Munde. So konnte man am „papierlosen“ DB-Stand mit dem humanoiden Roboter „Pepper“ sprechen, der testweise auch in Reisezentren eingesetzt werden soll. Spektakuläre Fahrzeugneuheiten gab es dagegen wenige zu sehen. Den SBB-Twindexx von Bombardier, den ICE 4 von Siemens oder den Škoda-Doppelstockzug für DB Regio suchte man vergeblich. Dafür waren im Sommergarten der Messe erstmals einige Elektrobusse ausgestellt und drehten ihre Runden.

Auf den nächsten Seiten stellen wir eine Auswahl der in Berlin gezeigten Lokomotiven, Triebzüge und Wagen vor. Bei Fahrzeugen, die bereits in einer früheren Ausgabe vor-

gestellt wurden, verweisen wir jeweils auf das entsprechende Heft.

Stadler präsentiert den Giruno

Angesichts der vielen grossen Abwesenden fand die Präsentation des ersten Hochgeschwindigkeitszuges von Stadler – es handelte sich um fünf Wagen der ersten beiden Kompositionen – um so grössere Beachtung. Mit Hochdruck hatten die Mitarbeiter in Bussnang in den Wochen vor der Messe an den Wagen gearbeitet. Dass keine zwei Jahre nach Unterzeichnung des Kaufvertrags [1] überhaupt schon komplette Fahrzeuge ausgestellt werden, ist bemerkenswert, auch wenn die Zeit offenbar nicht gereicht hat, um auch den Speisewagen sowie einen der behindertengerechten Wagen mit Aussentüren auf unterschiedlicher Höhe für 55 und 76 cm hohe Bahnsteige fertigzustellen. Stadler-Chef Peter Spuhler und SBB-CEO Andreas Meyer sparten bei ihren launigen Ansprachen nicht mit Hinweisen auf „andere Rollmaterialprojekte“, die „nicht so unproblematisch“ abliefen.

Die Niederflureinstiege seien „für einen serienmässigen Hochgeschwindigkeitszug ein Novum“, teilte Stadler etwas vollmundig mit; die spanischen Talgo-Züge lässt man dabei offenbar ausser acht. Auch in die Doppel-

stock-TGV der neuesten Generation kann man praktisch stufenfrei eintreten. Die einzelnen Abteile im Giruno sind, bedingt durch die kurzen Wagenkästen, für SBB-Fahrzeuge ungewohnt klein. Beim Gang durch den Zug fällt die sorgfältige Gestaltung auf; Sitzplätze mit wenig oder ganz ohne Fenstersicht gibt es, anders als etwa beim neuen ICE 4 der DB, nicht. Die Fenster sind allerdings recht klein, was nicht nur den technischen Randbedingungen wie Gewicht und Druckfestigkeit geschuldet ist, sondern auch den Designwünschen der SBB: Abgerundete Ecken, die eine etwas grössere Fensterfläche erlaubt hätten, kamen nicht in Frage. Sehr stolz sind die SBB auf die geschlechtergetrennten Toiletten, die es seit TEE-Zeiten nicht mehr gegeben hat. Elektronische Piktogramme erlauben es, aus einer Damen- oder Herrentoilette vorübergehend ein WC für beide Geschlechter zu machen, wenn eines der beiden gegenüberliegenden „stillen Örtchen“ defekt ist.

Die für Fahrten mit bis zu 250 km/h ausgelegten, 202 Meter langen Züge mit vier angetriebenen Drehgestellen werden nach den TSI Highspeed zertifiziert; angestrebt werden Zulassungen in Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz. Am 18. Mai 2017, rund zweieinhalb Jahre vor dem kommunizierten Termin für den Beginn des kommerziellen Einsatzes auf der Achse Zürich – Milano, will Stadler anlässlich des 75-Jahr-Firmenjubiläums den ersten kompletten Giruno präsentieren und an die SBB übergeben.

Stadler zeigte auf der Messe fünf weitere Fahrzeuge: einen der erst im April 2015 bestellten Flirt 3 für die Niederländischen Eisenbahnen [2], eine Variobahn für den Stadtbahnbetrieb im dänischen Aarhus [3], einen gemeinsam mit Vossloh Kiepe entwickelten, in Valencia gebauten Zweikraft-Stadtbahnzug für Chemnitz [4], eine ebenfalls in Spanien gefertigte Zweikraftlokomotive für Direct Rail



Links Mitte und unten: Konventionelles Drehgestell im Endwagen sowie Jakobsdrehgestell zwischen zwei Wagen des Giruno (Fotos: A. Gerber).



Unten: Der im Giruno eingebaute Fahrmotor TMF 50-33-4 von Traktionssysteme Austria leistet bei einem Gewicht von 710 kg 600 kW (Foto: J. Lüt-hard).

