

inneren Türen sind für die Verwendung auf Bahnsteigen im Straßenbahnnetz mit einer Höhe von entweder 190 oder 380 mm ab Schienenoberkante vorgesehen, und die äußeren Türen für Bahnsteighöhen von entweder 380 oder 550 mm ausgelegt sind. Die Eingänge verfügen überdies über automatische Tritte und eine manuelle Rampe, um die Lücke zwischen Zug und Bahnsteig an den Haltestellen zu überbrücken.

Einen neuen Markt möchte Stadler mit dem Bau von Schlafwagen für sich erschließen. Mit der Aserbaidschanischen Staatsbahn (ADY) wurde ein Schlafwagen für den Einsatz auf der internationalen Linie Baku - Tiflis - Istanbul konzipiert. Um diesen grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen, hat Stadler Drehgestelle mit Spurwechselradsätzen entwickelt. Der Auftrag ermöglichte Stadler den erfolgreichen Markteintritt in Aserbaidschan und könnte als Sprungbrett für den GUS-Markt dienen.

Der auf der InnoTrans gezeigte Wagen ist Teil eines Auftrags von 30 Schlafwagen, die im Juni 2014 von der ADY bestellt wurden.

Die Schlafwagen für ADY sind dank spezieller Spurwechseldrehgestelle sowohl in den GUS-Staaten (Breitspur 1520 mm) wie auch auf der europäischen Normalspur (1435 mm) einsetzbar. In der georgischen Stadt Achalkalaki nahe der türkischen Grenze ist eine Umspuranlage geplant, die einen effizienten Einsatz der Züge auf der internationalen Verbindung Baku - Tiflis - Kars - Istanbul ermöglichen wird. Die Drehgestelle sind mit Spurwechselradsätzen »RAFIL/DBAG Typ V« ausgerüstet, die mit den Spurwechselsystemen entlang der GUS-Grenzen kompatibel sind. Somit können die bereits vorhandenen Umspuranlagen genutzt werden. Die Wagen halten das europäische Lichtprofil nach UIC ein. Der Vertrag umfasst neben der Lieferung der Züge zwischen Mitte 2016 und Mitte 2017 auch ein umfangreiches Ersatzteilpaket und Schulungen für das Zug- und Wartungspersonal. Zudem besteht eine Option für 70 weitere Schlafwagen.

Die Aserbaidschanische Eisenbahn wird aus den 30 Wagen 10-Wagen-Züge bilden. Die Bestellung umfasst 27 Schlafwagen und 3 Speisewagen. Die Schlafwagen teilen sich auf in drei Wagen 1. Klasse (16 Betten, jedes Abteil verfügt über eine eigene Nasszelle mit WC, Dusche), 18 Wagen 2. Klasse (34 Betten, 1 WC, 1 Dusche), 3 Wagen 1./2. Klasse (20 Betten, Nasszellen in den 1. Klasse- und Familienabteilen) und 3 Spezialwagen (mit einem großzügigen Abteil für mobilitätseingeschränkte Personen, vier Abteilen 2. Klasse mit 16 Betten sowie einem Zugchefabteil). Die 3 Speisewagen verfügen über je 28 Plätze. Ein 10-Wagen-Zug wird somit üblicherweise über 257 Betten verfügen. Jeder Wagen verfügt über Vakuumtoiletten mit geschlossenem System, eine Notstromversorgung mit Generator, welche einen 24-Stunden-Vollbetrieb er-



Schlafwagen von Stadler für Aserbaidschan.  
Foto: Jürg D. Lüthard

Hochgeschwindigkeitszug EC250/Giruno für die SBB.  
Foto: Michael Krolop

laubt. Alle Wagen sind mit redundantem Klimagerät voll klimatisiert.

Die Erschließung neuer Märkte ist für Stadler eine wichtige Maßnahme, die Auslastung seiner Werke mittelfristig zu sichern. Auf Grund der Euro- und Schuldenkrise ab 2010 sind traditionelle westeuropäischen Märkte weggebrochen. Mit der Lieferung der 30 Schlafwagen konnte Stadler seine Partnerschaft mit ADY festigen und einen Auftrag über die Lieferung von fünf Doppelstocktriebzügen gewinnen. Zwei Triebwagen standen bereits zur »European Games 2015« in Baku zur Verfügung.

Auf Basis des FLIRT hat Stadler für den Schnellverkehr zwischen Basel, Zürich und Mailand einen Hochgeschwindigkeitszug für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entwickelt. Vom EC250/Giruno werden zunächst 29 elfteilige Garnituren (Option auf weitere 92 Fahrzeuge) an die SBB geliefert. Sie sollen ab Ende 2019 zum Einsatz kommen. Nur knapp zwei Jahre nach Vertragsunterzeichnung im Oktober 2014 präsentierte Stadler in Berlin den von den SBB auf den Namen »Giruno« getauften Zug in Form eines fünfteiligen Kurzuges. Bewährte Technologien

auf Basis des Erfolgsprodukts FLIRT werden mit den betrieblichen Anforderungen des neuen Gotthardbasistunnels kombiniert.

Stufenfreie Einstiegsbereiche, sowohl von Bahnsteigen mit 55 cm als auch mit 76 cm Höhe, die druckdichte Ausführung der Wagenkästen und fortschrittliche thermische und akustische Isolation setzen einen neuen Standard für Bahnreisen im Fernverkehr. Im Innenraum erwartet die Passagiere ein geräumiges und hell gestaltetes Interieur mit einem modernen Beleuchtungskonzept. Damit auch auf langen Tunnelstrecken keine Langeweile aufkommt, fährt der EC250 mit weiteren Komfortmerkmalen auf: Er verfügt über 4G-/3G-Mobilfunkverstärker, Steckdosen an allen Sitzplätzen, große Gepäckablagen und geschlechtergetrennte sowie behindertengerechte Toiletten. Die Züge bieten auf 202 Metern Länge 405 Fahrgästen Sitzplätze, davon finden sich 117 in der 1. Klasse und 288 in der 2. Klasse. Multifunktionsabteile und ein Fahrradabteil ergänzen das Platzangebot sinnvoll.

Der EC250 wird nach TSI-Highspeed zertifiziert und soll alle Anforderungen an die Kollisionssicherheit nach DIN