

SBB nutzen Wankkompensation beim FV-Dosto nicht



Foto: SBB

Der FV-Dosto der SBB

Neigetchnik Das Ziel der SBB, mit dem Doppelstock-Zug FV-Dosto, vom Hersteller Twindexx genannt, zur Fahrzeitverkürzung die Bögen mit einer Wankkompensation (Wako) schneller befahren zu können, sei nicht erreichbar. Dies teilten die SBB am 30.06.2022 mit.

Bogenschnell für kürzere Fahrzeiten

Beim ursprünglichen Konzept von „Bahn 2000“ von 1986 waren vier Neubaustrecken vorgesehen:

- A: (Lausanne) – Vauderens – Villars-sur-Glâne – (Bern) mit 27 km
- B: (Bern) – Mattstetten – Rothrist – (Olten) mit 45 km
- C: Olten – Muttenz – (Basel) mit 28 km und
- D: Zürich Flughafen – Winterthur mit 10 km.

Wegen massiver Kostensteigerungen wurde aber nur die Strecke B umgesetzt. Um auf der Verbindung Lausanne – Bern Kantenfahrzeiten von unter 60 min hinzubekommen (kürzeste Fahrzeit mit Halt in Freiburg beträgt 66 min), entstand die Idee zum Einsatz eines Neigezuges. Bis heute wurden insbesondere für die Übergangsbögen 32 Mio. CHF verbaut, weitere 150 bis 200 Mio. CHF hätten folgen sollen.

Der FV-Dosto sollte diese Fahrzeiten einhalten. Dafür hatte Bombardier 2011 u.a. die Wako entwickelt (*Rail Business 19/11*), die erfolgreich in IC2000-Wagen getestet wurde (*Rail Business 40/11*). Die Bögen sollten bis zu 15% schneller durchfahren werden können. Ab 2013 hätten die Züge hauptsächlich auf der „Paradestrecke“ Genf – Lausanne – Freiburg – Bern – Zürich – Winterthur – St.

Gallen verkehren sollen. Aber erst ab 2018 verkehrten die ersten FV-Dosto vorübergehend auf Interregio-Linien. Neben der hohen Nichtverfügbarkeit kamen auch eine unbefriedigende Laufruhe hinzu – so wurde das System Wako bisher nur zur Seitenwindkontrolle und für den Fahrkomfort genutzt. Alstom prüfe aber bis Ende 2022 die Umsetzung, so die SBB. Bisher war geplant, ab 2027 in Verspätungsfällen bogenschnell zu fahren und ab 2035 in einem ersten Schritt dann fahrplanmäßig zwischen Lausanne und Bern. Als „hochkomplexe Eigenanfertigung“ ist die Wako „vergleichsweise fehleranfällig, aufwändiger im Unterhalt und damit nicht zukunftsfähig“, so das Resümee der SBB – sie bleibt aber eingebaut. Die Mehrkosten für die Wako liegen bei 5% der Gesamtkosten.

Nun muss das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Fahrplan ab 2035 revidieren. Derzeit ist völlig offen, wie künftig die gewünschte Kantenfahrzeit zwischen Lausanne und Bern zu erreichen ist.

Die SBB setzt in ihrer zukünftigen Flottenstrategie auf Standard-Rollmaterial. Man will keine „Eigenentwick-

lungen“ mehr, sondern „bewährte Züge und Techniken“. Die künftige Personenverkehrsflotte soll von heute gut zwanzig Fahrzeugtypen auf noch sechs bis sieben Typen abnehmen.

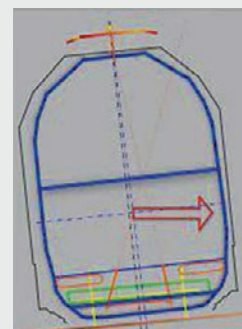
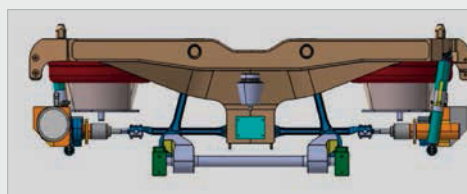
Der Pannenzug FV-Dosto

Im Mai 2010 bestellte die SBB bei Bombardier für 1,9 Mrd. CHF 59 vier- und achteilige FV-Dosto für den IR- und IC-Verkehr. Wegen massiver Verspätung baute Bombardier/Alstom drei weitere Züge auf eigene Rechnung – aktuell sind 60 Züge geliefert. Der Auftragsablauf war von Anbeginn sehr spannungsgeladen – bis hin zum Bundesverwaltungsgericht.

Noch bis Anfang 2024 sind weitere Rollkuren fest eingeplant. Derzeit geht es um die Bremsleistung, die von 135% auf 180% angehoben werden soll. Und inzwischen ist die Mean Distance Between Incidents (MDBI) auf über beachtliche 15 000 km angestiegen.

Offen ist derzeit aber auch, ob die Anforderungen des Lastenhefts für Deutschland und Österreich erfüllt werden. Dieser Passus hat für die Schweiz schon negative Folgen: das Profil der Schweiz ist im Bereich des Oberdecks großzügiger, was aber beim FV-Dosto nicht ausgenutzt werden kann. Folglich ist der obere Stock auch merklich enger. Dadurch, dass der Wagenübergang durchgehend im oberen Stock verläuft, sind die beiden Pantografen über den Führerständen angeordnet. Um die unterschiedlichen Schleifstückbreiten für die Schweiz mit 1450 mm respektive Deutschland/Österreich mit 1950 mm zu ermöglichen, sind Variopiano mit verstellbarer Wippenbreite montiert. Auch noch nicht zugelassen sind die 200 km/h in Doppeltraktion auf dem SBB-Netz. RB 11.7.22 (lüt/cm)

Die schräg gestellten Wankstützenpendel in Drehgestellmitte sind der Kern des Wako-Systems (li.) und die Neigung des Wagenkastens (re.).



Grafik: Bombardier