



Foto: privat

Zum Thema

Jürg Lüthard zur Dosto-Ausschreibung

Nachwehen

Die Ausschreibung der 70 Doppelstockzüge ist eine Folge des Twindexx-Desasters. 2010 bestellten die SBB für 1,9 Mio. CHF 59 Doppelstockzüge in drei Versionen zu 100 bzw. 200 m Länge und mit und ohne Speisewagen bei Bombardier. Dazu waren über 100 Optionen vereinbart, was eine starke Vereinheitlichung der Flotte erlaubt hätte. Die Lieferungen sollten ab 2013 bis 2019 erfolgen, faktisch erfolgten die Lieferungen erst ab 2018 bis 2022. Durch die langen Lieferverzögerungen, an denen die SBB nicht unschuldig waren, war Bombardier bereit, drei zusätzliche Züge gratis zu liefern. Neben dem Einsatz auf Schweizer Hauptstrecken sollten die Züge auch nach Deutschland und Österreich

verkehren können. Dazu erhielten sie ein kleineres Fahrzeugbegrenzungsprofil als in der Schweiz üblich. Durch den im oberen Stock situieren Wagenübergang war lediglich an den Triebzugenden über den Führerständen je ein Stromabnehmer möglich. An der Landesgrenze sollte sich dessen Schleifstück in der Breite automatisch anpassen. Doch der Verkehr nach Deutschland und Österreich ging „vergessen“. Perspektivisch verkehren die Twindexx allenfalls bis nach Singen oder Konstanz. Der Wagenübergang im oberen Stock wurde gewählt, um die Zirkulation der Minibar zu ermöglichen. Nur, bevor die Züge in Betrieb gingen, schafften die SBB die Minibars Ende 2017 schweizweit ab. Die Züge erhielten eine Wankkompensation (WaKo), mit der sich die Wagenkästen in den Bögen senkrecht über dem Gleis halten. Damit sollten insbesondere zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Zürich und St. Gallen die Fahrzeiten auf unter eine Stunde gedrückt werden, um so in Lausanne und St. Gallen vollwertige Taktknoten zu ermöglichen. Das funktionierte nie

zufriedenstellend und die Züge zeichneten sich durch heftiges Rütteln aus. In der Tagespresse sind die Züge als Rüttel- oder Schüttelzüge verschrien. Ende Juli 2022 kommunizierten die SBB, dass man auf die WaKo verzichtet und die 920 Drehgestelle umbaut oder ersetzt (*RailBusiness* 28/22). Folglich werden die Züge bis in die 2030er Jahre „optimiert“. Was die erwähnten Fahrzeitverkürzungen betrifft, ist das nicht Sache der SBB. Für die Angebotsplanung ist das Bundesamt für Verkehr (Bav) zuständig. Das läuft auf milliardenschwere Neubaustrecken hinaus, Ausgang offen. Es war bereits während der Twindexx-Ablieferungen klar, dass keine Optionen gezogen werden. Da die SBB dringend leistungsfähigeres Rollmaterial benötigten, kam es 2021 zur Bestellung von 60 IR-Dostos bei Stadler, die ab 2023 zur Auslieferung gelangten. Dies war nur dank einer Option für S-Bahnzüge möglich. Diese 150 m langen Züge weisen gegenüber der S-Bahn Variante marginale Änderungen auf, wie z. B. in der 1. Klasse nur 2 + 1 Sitze anstelle von 2 + 2 Sitzen. RB 2.12.24

Neues Innenkonzept für künftige Dosto-Generation

Fahrzeuge Die SBB beabsichtigen, 2026 circa 70 Doppelstockzüge für den Fernverkehr auszuschreiben. Von 2031 an sollen die 200 m langen Züge im Schweizer Binnenverkehr zum Einsatz kommen. Sie ersetzen insbesondere die noch vorhandenen einstöckigen Einheitswagen IV und die Eurocity-Wagen sowie die ersten Doppelstockwagen des Typs IC 2000.

Die Züge werden voraussichtlich für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h konzipiert, da nur in den Basistunnels mit erheblichem Mehraufwand an Energie 250 km/h möglich sind. Im Dachbereich soll das in der Schweiz übliche größere Fahrzeugbegrenzungsprofil zur Anwendung gelangen.

Da die Bedürfnisse der Fahrgäste einem steten Wandel unterliegen, erar-



Foto: J. Lüthard

Mock-up vom Innenraum der künftigen Dosto-Fahrzeuge

beiten die SBB zusammen mit Nose ein mögliches Sitzplatzkonzept. Die in der Schweiz beliebte Abteilbestuhlung wird auch zukünftig prägend sein. Fest steht auch, dass die Abteile der 1. Klasse eine

Länge von 200 cm aufweisen und die der 2. Kl. 180 cm. Auch der Fensterteiler wird mit dem Sitzteiler übereinstimmen. Zudem soll jeder Sitzplatz je eine 230-V- und USB-C-Steckdose erhalten. Auch die vermehrte Mitnahme von Bikes wird berücksichtigt.

Abgeklärt wird, ob Sitze mit mehr Privatsphäre für Geschäftsreisende Zuspruch finden oder für Gruppen offenere Anordnungen erwünscht sind. Auch die Größe der Tische und deren Anordnung wird untersucht. Zentral dabei ist, die Platzanzahl nicht zu reduzieren. Zur Klärung all der Fragen entstand je eine Maquette pro Wagenklasse, die jetzt mehrere Organisationen und Kundengruppen besichtigen und bewerten konnten. Zur Auswertung gelangten gut 120 Interviews. RB 2.12.24 (lüt)