



Der Stadler „EC250“ oder „Giruno“ soll ab 2019 durch den neuen NEAT-Gotthard-Basistunnel zum Einsatz kommen.

© Visualisierung: SBB

## „Giruno“: Neuer Schweizer Gotthard-Zug

Jürg D. Lüthard, RS-Redakteur

Für den internationalen Verkehr mit Italien bestellte 2004 die inzwischen aufgelöste Cisalpino, eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit der Trenitalia, insgesamt 14 je 187 Meter lange Triebzüge des Typs ETR 610 bei Alstom. Deren Ablieferung erfolgte 2007. Mit der Auflösung der Cisalpino 2009 gingen je sieben Züge an die beiden Bahngesellschaften. Eher notgedrungen bestellten die SBB 2012 nochmals acht weitere baugleiche Züge – dies in der Einsicht, dass ansonsten 2016 zur Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels (GBT) nicht genügend italientaugliche Züge zur Verfügung stehen würden. Diese Züge sind nun seit Ende 2014 im Einsatz. Da Prognosen ergaben, dass diese Züge nach der Eröffnung des GBT immer noch nicht ausreichen, bestellte die SBB anfangs 2015 nochmals vier weitere gleiche Züge, die Ende 2016 in Betrieb gehen sollen.

Da man keine mit Loks bespannten Wagenkompositionen einsetzen wollte, waren die Nachbestellungen alternativlos, denn ein anderer Zugtyp war nirgendwo verfügbar, und man erachtete es wohlweislich als unrealistisch, einen gänzlich neuen Zugstyp innerhalb der notwendigen Frist für Italien zugelassen zu erhalten. Da die ETR 610 aber zu schwer gerieten, kann mit der eingebauten Neigetechnik keine Fahrzeitverkürzung realisiert werden. Der angestrebte Durchlauf bis nach Deutschland wird, trotz der noch immer laufenden umfangreichen Testfahrten in Deutschland, zumindest mit der durch die Neigetechnik erstrebten höheren Kurvengeschwindigkeit kaum je möglich werden.

Unter diesen Gegebenheiten entschloss sich die SBB 2012, insgesamt 29 einstöckige, 200 Meter lange Züge ohne Neigetechnik für den Nord-Süd-Verkehr auszuschreiben. Die Mehrsystem-Züge müssen die Zulassung für Italien, die Schweiz, Deutschland und Österreich für 250 km/h erhalten. Zudem sind die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes

(BehiG) vollumfänglich zu erfüllen. Da bis zu deren Ablieferung der GBT bereits eröffnet ist, war nun die Neigetechnik obsolet. Am 30. Oktober 2014 unterzeichnete die SBB mit Stadler Rail den Auftrag über 980 Millionen Franken.

### EC250

Stadler Rail baute bis jetzt Triebzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 200 km/h. Man erkannte aber das große internationale Potenzial dieses Zugtyps und war bereit, in die Offert-Stellung deutlich über 10 Millionen Franken zu investieren. Seit damals setzt man einen markanten Teil der Ingenieurkapazitäten in die Entwicklung dieses Zugtyps ein. Obwohl sich der elfteilige Gliederzug an den FLIRT anlehnt, ist er eine weitestgehende Neuentwicklung.

Der Zug mit der Firmenbezeichnung EC250 umfasst in der bestellten Version vier Wagenkästen der 1. Klasse, einen Speisewagen und sechs Wagenkästen der 2. Klasse. Jeder Wagenkasten, außer dem Speisewagen mit Ladetür, verfügt pro Seite über eine 900 mm breite Eintrittstüre, die auf eine Perron-Höhe von 760 mm optimiert ist. Schiebetritte in zwei Höhen erleichtern den Zugang. Bei 760 mm fährt der obere Schiebetritt aus und erlaubt den faktisch ebenen Zutritt. Bei einer in der Schweiz üblichen Perron-Höhe von 550 mm fährt der untere Schiebetritt aus, und der Zugang erfolgt über eine Trittstufe. Das Besondere ist, dass der Zug in den beiden Wagenkästen neben dem Speisewagen über je eine weitere tiefer angeordnete Tür verfügt, durch die Rollstuhlfahrer ab Perrons mit 550 mm Höhe selbstständig in den Zug gelangen können. Als Folge daraus befindet sich die Bodenhöhe über den Drehgestellen auf 1.150 mm und senkt sich zu den Türen auf 880 mm ab. Zu den beiden extra tiefen Türen senkt sich der Boden nochmals auf 682 mm ab. Zu den einzelnen Türen hin bestehen leichte Rampen.

Der Zug verfügt über 12 WC, davon erfüllen 2 das BehiG. Ein WC dient nur dem Personal. An drei Stellen sind je drei WC konzentriert angeordnet, wobei eines nur für Damen und eines als Pissoir ausgeführt ist. Für den Zugbegleiter besteht ein geschlossenes Dienstabteil. Im Zug gibt es reichlich Gepäckablagen und Multifunktionsflächen. An allen Sitzen hat man freien Blick durch Fenster, und alle Abteil- und Fensterteiler stimmen überein. Die Standard-Abteillänge in der 2. Klasse beträgt sehr großzügig 1.850 mm und in der vereinzelt Reihenumstellung 860 mm. Zudem sind selbst in der 2. Klasse die Sitze verstellbar. In der 1. Klasse beträgt der Abteil-Teiler 2.050 mm. Bedingt durch all diese Anforderungen, weist jeder der elf Rohbau-Wagenkästen andere Konfigurationen auf.

Die ersten 26 Züge erhalten Namen der Schweizer Kantone und die drei letzten die Namen der unterquerten Berge: Gotthard / Gottardo, Ceneri und Simplon / Sempione.

### ■ Giruno

Bei den SBB erhält der Zug die italienisch klingende Fantasie-Marketingbezeichnung «Giruno». Mit dem ersten Triebzug sollen ab Ende 2016 Testfahrten aufgenommen werden. Ab Ende 2019 will man erste Leistungen auf der Verbindung via GBT zwischen Milano und Zürich sowie weiter nach Frankfurt erbringen. Offiziell in Erwägung gezogen sind bereits Leistungen ab Zürich nach Stuttgart und München sowie ab Mailand via Simplon nach Genf und über Bern nach Basel. Wobei zur betrieblichen Vereinfachung wahrscheinlich alle Giruno auf den GBT konzentriert werden und die ETR 610 am Simplon. Möglicherweise werden zukünftig auch alle innerschweizerischen Zugleistungen via GBT mit den Giruno erbracht.

### ■ Zukunft

Wenn die Züge im Zweistundentakt verkehren, sind nach der Eröffnung des GBT auf der Strecke Mailand – Frankfurt, bei einer Reisezeit von ca. 7 Stunden, 8 Züge, oder allenfalls in Doppeltraktion 16 Züge erforderlich. Zwischen Mailand und

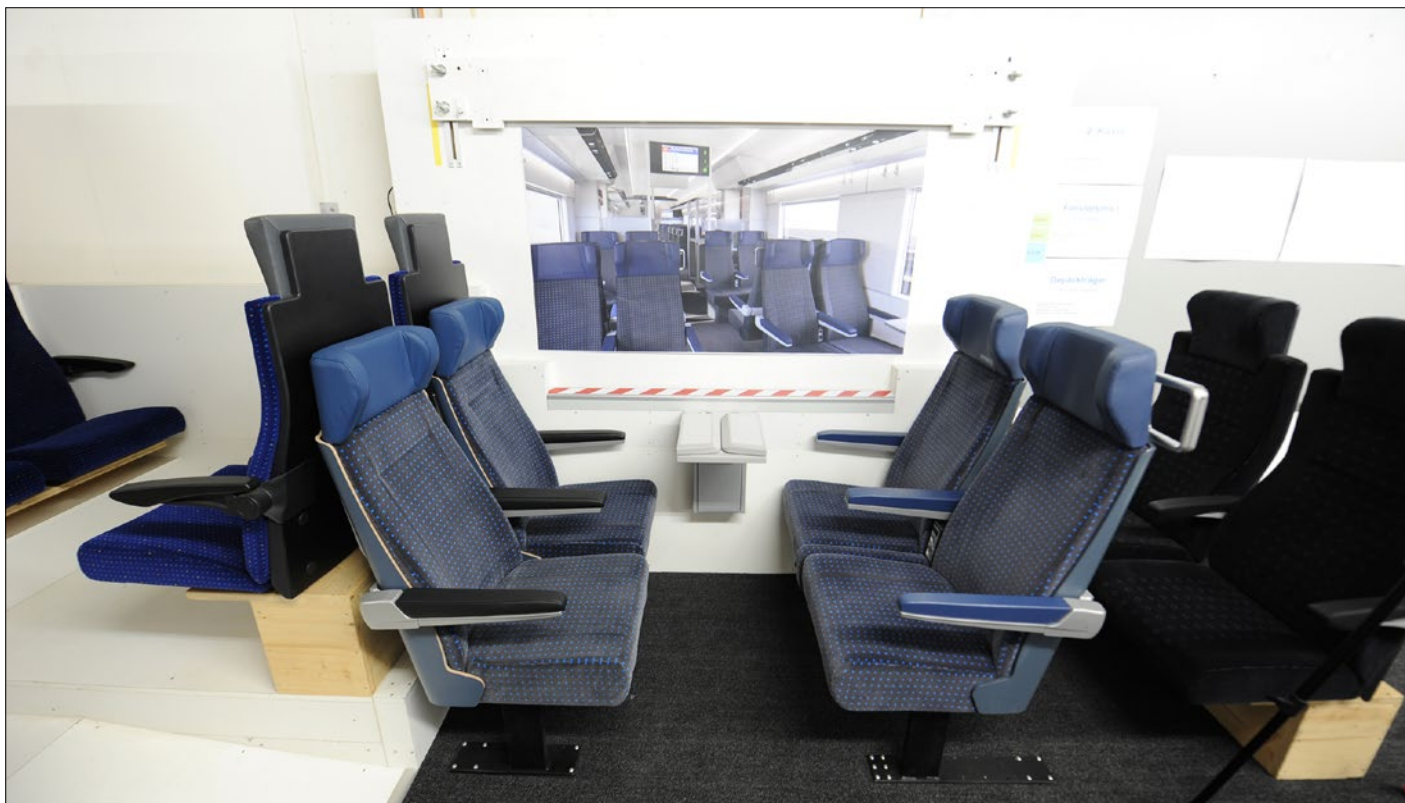


Ein Abteil der 1. Klasse. Man beachte die Einzelsitze neben dem Wagenübergang.  
© Foto: Jürg D. Lüthard

Zürich wären es bei 3 Stunden 4 respektive 8 Züge. Es erscheint aber möglich, mit den 29 Zügen zumindest in den Tagesrandlagen wieder, wie vor Jahren üblich, je ein Zugpaar bis nach Stuttgart und allenfalls nach Venedig weiterzuführen. Auch Florenz und Turin könnten Ziele sein.

Die große Frage ist, ob je ein anderes EVU einen solchermaßen konfigurierten Triebzug, in dem das BehiG so konsequent umgesetzt ist, bestellen wird. Diese Umsetzung benötigt den Platz von mindestens 15 Sitzplätzen der 1. oder 20 der 2. Klasse. Zudem erfordert die zweimalige Bodenabsenkung auf die Einstiegshöhe von 550 mm einen erheblichen konstruktiven Aufwand. Ist da die Verhältnismäßigkeit noch gegeben? Aber ohne diese Schweizer Besonderheit wird sicherlich auch der EC250 seine Märkte finden wie bereits der erfolgreiche FLIRT.

Technische Details und Fahrzeugskizzen finden Sie auf [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at)!



Musterabteil der 2. Klasse, das der definitiven Gestaltung am nächsten kommt. Die Sitze werden jedoch mittels Cantilever-Montage nur an der Seitenwand befestigt.  
© Foto: Jürg D. Lüthard