



Nach einem langen Evaluationsverfahren erteilt die SBB Stadler Rail den Zuschlag von 29 EC250 und sichert sich Optionen für weitere 92 Züge. Ob der Einspruch von Alstom und Talgo für Verzögerungen sorgen wird, ist noch nicht geklärt.

Stadler Rail / SBB AG, Division Personenverkehr

Premiere im Niederflur-HGV

Stadler Rail zeichnet sich immer wieder durch Innovationen aus: etwa mit elektrischen und dieselelektrischen Triebzügen für die nordischen Länder, die unter speziellen klimatischen Bedingungen operieren, wie die Doppelstocktriebzüge für den Russischen Bahnbetreiber Aeroexpress. Grenzüberschreitende Mehrsystemzüge belegen die Erfahrungen mit komplexen Zulassungen. Nun steht weltweit erstmals der EC250 Niederflur-Hochgeschwindigkeitszug im Angebot.

Die SBB kauft bei Stadler Rail 29 neue, international einsetzbare, einstöckige Triebzüge EC250 für den Nord-Süd-Verkehr. Ausschlaggebend für die Entscheidung war die beste Bewertung von Stadler Rail bei der Gesamtwirtschaftlichkeit und den Kundenanforderungen. Das Auftragsvolumen beträgt knapp eine Milliarde Franken (820 Millionen Euro). Die Züge sollen gemäß vertraglicher Vereinbarung mit Stadler Rail ab Ende 2019 schrittweise zum Einsatz kommen.

Langer Entscheidungsprozess

Neue internationale Neigezüge mit Einsatzbereichen bis 300 km/h waren vor knapp zehn Jahren im Gespräch. Nachdem dieses Vorhaben an den Kosten gescheitert war, besann man sich auf eine reduzierte Auslegung für nur 250 km/h und ohne Neigetechnik. Schließlich startete die SBB im April 2012 das Ausschreibungsverfahren für 29 Züge für den primären Nord-Süd-Einsatz durch den neu-

en Gotthard-Basistunnel. Im Mai 2014 hat die SBB nun den Zuschlag erteilt. „Der Entscheid fiel klar aus, Stadler Rail hat die Vergabekriterien mit deutlichem Vorsprung am besten erfüllt und uns einen sehr kundenfreundlichen Zug offeriert“, sagt SBB-CEO Andreas Meyer.

Stadler Rail schnitt bei den zwei am stärksten gewichteten Hauptkriterien am besten ab und überzeugte durch eine hohe Gesamtwirtschaftlichkeit (40 Prozent) und Innovation (25 Prozent), insbesondere bei den Kundenanforderungen wie der Gestaltung oder der Fahrgastsicherheit. Bei den anderen beiden Kriterien Technik (20 Prozent) und Vertragserfüllung (15 Prozent) war das Angebot von Stadler Rail vergleichbar mit denen der anderen Anbieter.

„Wir wollen den besten Zug für unsere Kundinnen und Kunden. Bei der Gestaltung stand die Kundenorientierung im Vordergrund, zum Einsatz kommt bewährte Technik“, sagt Jeannine Pilloud, Leiterin SBB Personenverkehr.

Behindertengerechte Konzeption

Ab 2023 sind für das schweizerische Bahngrundangebot nur noch Züge mit behindertengerechten Einheiten im Zugverband zugelassen. Die SBB hat sich aufgrund dieser Vorgaben entschieden, Tiefeinstiege anzubieten. Dies entspricht auch allgemein einem Kundenbedürfnis, zum Beispiel von älteren Menschen und Personen mit Gepäck oder Kinderwagen.

Jede Zugkomposition hat in der vierten und sechsten Zugeinheit je eine rollstuhlgängige Toilette und zwei behindertengerechte Sitzzonen. Die Gliederwagen haben je eine Einstiegstür, die für Behinderte konzipierten Wagen zwei. Die mit 17,50 Metern kurzen Wagen sind etwas breiter ausgelegt und haben trotz Miteneinstieg kaum Abstandsprobleme zu gebogenen Bahnsteigen.

Es stehen getrenntgeschlechtige Toiletten, große Gepäckablagen und ein Fahrgastinformationssystem mit elektronischen Anzeigen zur Verfügung, inklusive einer in Außentüren und Wagenübergangstüren eingelassenen Auslastungsanzeige. In jeden Zug werden rund 1,5 Tonnen Material für die Anzeigensysteme eingebaut. Weiter gibt es Ruhe-, Familien- und Businesszonen, Steckdosen an allen Sitzplätzen sowie neue Signalverstärker für guten Mobilfunkempfang.

Angebotsverbesserungen

Mit den neuen Zügen kann die SBB ihren Kunden im Hinblick auf das prognostizierte Nachfragewachstum nach der Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels genügend Sitzplätze, mehr Komfort und ein verlässliches Angebot zur Verfügung stellen. Die neuen EC250-Triebzüge fahren bis zu 249 km/h und bieten mit bis zu 400 Metern Länge in Doppeltraktion gut 800 Sitzplätze. Heute fahren täglich rund 9000 Personen mit der SBB durch den Gotthard. Bis 2025 dürfte sich die Zahl der Reisenden dank der Verdichtung und Beschleunigung des Angebotes mehr als verdoppeln, bereits 2020 rechnet die SBB mit mindestens 15.000 Reisenden pro Tag.

Die neuen Züge werden gemäß vertraglicher Vereinbarung mit Stadler Rail schrittweise ab Ende 2019 eingesetzt. Sie sollen in der Schweiz, in Deutschland und Italien zugelassen werden. Die Züge verkehren zuerst zwischen Basel/Zürich und Mailand und können später auch auf anderen, insbesondere internationalen Strecken eingesetzt werden. Sie ersetzen am Gotthard langfristig die Neigezüge



Die elfteiligen EC250 verfügen auch über einen relativ kleinen Minibar- und Restaurantbereich.

des Typs ICN und ETR 610. Für die Übergangszeit bis Ende 2019 hat die SBB acht zusätzliche Neigezüge des Typs ETR 610 bestellt. Diese ETR 610 kommen bereits ab 2014 zum Einsatz und ersetzen die Züge des Typs ETR 470, die ausrangiert werden.

Wenn die neuen Triebzüge von Stadler Rail in den Verkehr kommen, fahren die ETR 610 neu am Simplon und die ICN auf kurvigen Strecken wie dem Jura-Südfuß. Die SBB verfügt dank der neuen Züge nicht nur kurzfristig sondern auch langfristig über genügend modernes, kundenfreundliches Rollmaterial für den Nord-Süd-Verkehr. Insgesamt investiert die SBB in den nächsten Jahren durchschnittlich rund eine Milliarde Franken (820 Millionen Euro) pro Jahr in Rollmaterial.

Verzögerungen durch Beschwerden

Die beiden Unternehmen Alstom und Talgo haben beim schweizerischen Bundesverwaltungsgericht (BVG) je eine Beschwerde gegen die Vergabe der neuen EC250-Triebzüge an Stadler Rail eingelegt. Die SBB hat den Auftrag an Stadler Rail zu vergeben, am 9. Mai 2014 kommuniziert. Während des gesamten Verfahrens habe die SBB größten Wert auf die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben sowie auf die Gleichbehandlung der Anbieter gelegt, teilte das Unternehmen nach Bekanntwerden der Einsprüche mit. Rollmaterialbestellungen fallen in der Schweiz unter das öffentliche Beschaffungsrecht (BöB/VöB).

Stadler Rail habe mit seiner Offerte die Ausschreibungskriterien am bes-



Multifunktionsbereiche bilden einen integralen Bestandteil des EC250-Konzeptes.



Die zweite Klasse entspricht den heutigen Anforderungen der jederzeit verfügbaren Kommunikation.

ten erfüllt und deshalb die Vergabe gewonnen, so SBB. Der Vorsprung von Stadler Rail sei klar ausgefallen. Ob und wie lange die Beschaffung der 29 Triebzüge durch die Einsprüche verzögert wird, kann laut SBB noch nicht abgeschätzt werden. Auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 sollen diese Beschwerden keinen Einfluss haben, die SBB hat nach eigenen Angaben in den nächsten Jahren genügend Züge für den Nord-Süd-Verkehr.

Von Peider Trippi
Fachjournalist, Schweiz

ANZEIGE

Unsere Leistungen:

Nationale und internationale Ganzzugsverkehre in Eigentraktion in AT, PL und D. Bedienung aller wichtigen Verkehrsachsen Europas (vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee/Ostsee).

Unsere Werte:

Der Kunde steht im Mittelpunkt aller Entscheidungen und Handlungen. Wir liefern logistische Dienstleistungen, welche professionell, zuverlässig und mit hohem Engagement abgewickelt werden.

Zielsetzung der ecco Gruppe:

Position als zuverlässiger Partner im grenzüberschreitenden Güterverkehr weiterhin ausbauen und stärken.



Ecco-Rail GmbH

Haizingergasse 47/3, A-1180 Wien

Tel. 0043 (0) 1 3410 440, Fax. -30

Web: www.ecco-rail.at

M. office@ecco-rail.at

european private logisticpartner
Die ecco Gruppe macht Sie wettbewerbsfähig