

Hohe Wartungskosten für Pannenzug prognostiziert

Die Diskussionen um den Pannenzug FV-Dosto der SBB reissen nicht ab. Ein Experte rät zum Ausstieg aus dem Vertrag mit Bombardier. SBB-Chef Andreas Meyer hält dagegen den Ausstieg für ein «Fiasko».



Der «Pannenzug» FV-Dosto.

Bild: SBB CFF FFS

«Die Züge werden auch langfristig nicht so verlässlich verfügbar sein, wie die SBB das gewohnt sind», sagte Ruedi Beutler am Dienstag gegenüber Schweizer Radio SRF. Beutler war Leiter Flottenbeschaffung beim SBB-Personenverkehr und arbeitet heute als Berater.

Darüber hinaus prophezeit Beutler den SBB Wartungskosten von rund drei Milliarden Franken über den Lebenszyklus des FV-Dosto, gegenüber Beschaffungskosten von 1,9 Milliarden Franken. Dafür schaffen die SBB 62 Doppelstockzüge für den Fernverkehr an, die teuerste Anschaffung in der Geschichte der Bahn. Beutler geht auch davon aus, dass sich die SBB langfristig von Bombardier abhängig machen, «für das Aufdatieren der Computerprogramme etwa, über den ganzen Lebenszyklus.»

Zwei Alternativen zum Vertrag

Deshalb ist der einstige Leiter Flottenbeschaffung der Meinung, die SBB sollten aus dem Vertrag aussteigen. Stattdessen zeigt er zwei Alternativen auf: Die SBB könnten zusammen mit Stadler Rail aus Regionalzügen einen Fernverkehrszug entwickeln. Oder Bombardier bleibe Eigentümerin des FV-Dosto, stelle den Zug aber den SBB zur Verfügung. Beide Möglichkeiten bedeuteten für die SBB zwar Mehrkosten und einen Imageschaden. «Der ist aber kleiner als dann, wenn es langfristig zu Verspätungen und ausfällen auf den Fernverkehrsstrecken der Bundesbahnen kommt», sagte Beutler.

Hintergrund seiner düsteren Prognosen ist die sogenannte Wankkompensation, eine Technologie, die weltweit erstmals bei Doppelstockzügen eingesetzt wird. «Diese Technik bei den höheren, schweren Doppelstockzügen einzusetzen, ist heikel», sagte Beutler. Die Wankkompensation soll verhindern, dass sich die Waggons in der Kurve nach aussen neigen. Vielmehr sollen sie dank dieses Ausgleichmechanismus praktisch senkrecht auf den Schienen bleiben. Dadurch soll der Zug in den Kurven schneller fahren können, ohne dass der Kundenkomfort beeinträchtigt wird. Strecken wie etwa Lausanne-Bern könnten schneller und damit häufiger befahren werden.

Keine terminlichen Zusagen von den SBB

SBB-Chef Andreas Meyer sagte im Radiobeitrag: «Wir wollen nicht aussteigen, wir können nicht aussteigen.» Das wäre «ein Fiasko für Bombardier, aber auch für die SBB». Es seien bereits 36 Züge gefertigt. Seit letzten Dezember sind etwa ein Drittel dieser Züge fahrplanmässig im Betrieb. Sie fahren allerdings nicht wie vorgesehen im Fernverkehr, sondern auf Interregio-Strecken zwischen Basel und Chur.

«Wir wollen, dass die Züge auf den nächsten Fahrplanwechsel hin einsatzbereit sind», sagt Meyer. Doch vor dem Hintergrund, dass Bombardier in den letzten neun Jahren keine Frist eingehalten hat, sagt er auch: «Wir machen ja ganz bewusst keine terminlichen Zusagen mehr.» Die SBB hatten die 62 Züge 2010 bei Bombardier bestellt. Ursprünglich hätten sie 2013 geliefert werden sollen. (sda)

Publiziert am Dienstag, 05. März 2019