

## Communiqué



Bern, 30. März 2010

**BLS investiert 493,7 Mio. Franken**

# **Doppelstockzüge für die S-Bahn Bern: Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Wirtschaftlichkeit**

**Die BLS tätigt die grösste Rollmaterialinvestition in Ihrer Geschichte: Sie beschafft bei der Firma Stadler Rail bis Ende 2014 insgesamt 28 Doppelstocktriebzüge für die S-Bahn Bern. Der Verwaltungsrat hat den entsprechenden Kredit über 493,7 Mio. Franken freigegeben. Mit den neuen Zügen trägt die BLS der wachsenden Nachfrage Rechnung und bietet ihren Fahrgästen mehr Komfort. Sie vereinheitlicht gleichzeitig langfristig die Flotte zu Gunsten eines wirtschaftlicheren Betriebs. Bis ins Jahr 2025 will die BLS insgesamt über eine Milliarde Franken in neues Rollmaterial investieren.**

Die S-Bahn Bern stösst nach dem rasanten Nachfragewachstum der letzten Jahre mit ihrem Rollmaterial an die Kapazitätsgrenzen, insbesondere auf den frequenzstärksten Linien und zu den Hauptverkehrszeiten. In den letzten fünf Jahren hat die Nachfrage gemessen an den gefahrenen Personenkilometern um 43,5 Prozent zugenommen. Und das Wachstum hält auch in Zukunft an: Bis ins Jahr 2025 ist im Raum Bern mit einer weiteren Nachfragesteigerung von rund 60 Prozent zu rechnen. Deshalb beschafft die BLS neue, leistungsfähige Doppelstocktriebzüge (Dosto). Diese bringen den Fahrgästen mehr Platz und Komfort sowie den Leistungsbestellern und der BLS mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Bahnbetrieb. Die öffentliche Ausschreibung zur Lieferung von insgesamt 28 Doppelstock-Kompositionen erfolgte im Juni 2009.

An seiner letzten Sitzung hat der Verwaltungsrat der BLS entschieden, der Firma Stadler Rail mit Sitz in Bussnang den Auftrag zur Herstellung und Lieferung der Dosto-Fahrzeuge zu erteilen. Die für öffentliche Ausschreibungen übliche Rekursfrist von 20 Tagen bleibt vorbehalten. Gleichzeitig bewilligte der Verwaltungsrat die notwendigen finanziellen Mittel in der Höhe von CHF 493,7 Mio. Die Investition wurde vom Bundesamt für Verkehr sowie den Kantonen Bern und Freiburg, auf deren Gebiet die neuen Züge künftig verkehren werden, genehmigt.

Die 28 neuen, je 102 Meter langen Doppelstockzüge werden ab Herbst 2012 ausgeliefert und kommen im Verlauf des Jahres 2013 schrittweise auf der S-Bahn-Linie S1 (Fribourg–Bern–Münsingen–Thun) fahrplanmässig zum Einsatz. Ab 2014 bedienen die Doppelstockzüge etappenweise die S3 (Biel–Bern–Belp) und die S6 (Schwarzenburg–Bern). Ende 2014 wird die Dosto-Flotte komplett sein. Für den Einsatz der neuen Fahrzeuge werden diverse kleinere Anpassungen an der bestehenden Bahninfrastruktur – etwa im Donnerbühl-Tunnel und auf der Schwarzenburg-Linie – vorgenommen.

### **Vielfältige Vorteile der neuen Doppelstockzüge**

Mit der grössten Rollmaterialinvestition ihrer Unternehmensgeschichte strebt die BLS sowohl eine quantitative wie qualitative Verbesserung ihres Angebots für die Kundinnen und Kunden in der S-Bahn Bern an:

- *Kapazitätserhöhung:* Die neuen Züge bieten mit ihren 336 Sitzplätzen und 110 Stehplätzen sowie einer Maximalkapazität von 915 Personen pro Komposition mehr Platz im Hinblick auf das künftige Nachfragewachstum. Die Platzzahl lässt sich durch die Verbindung zweier Kompositionen rasch verdoppeln. Auf den S-Bahn-Linien S1, S3 und S6 kann die Zahl der Sitzplätze in der Hauptverkehrszeit bis 2014 um rund 30 Prozent gesteigert werden.
- *Komfortsteigerung und Behindertengerechtigkeit:* Die neuen Dosto haben dank Flächenheizung eine grosszügige Sitzanordnung und verfügen mit Multifunktionsabteilen über ausreichend Raum für Kinderwagen und Fahrräder. Die Wagen sind durchgehend klimatisiert und verfügen über eine optische und akustische Fahrgastinformation sowie über Videoüberwachung. Das Aus- und Eintreten erfolgt dank Niederflureinstiegen bequem auf Niveau der Perrons. Jede Komposition verfügt über drei Rollstuhlplätze und eine behindertengerechte Toilette.
- *Optimierte Produktion und Zuverlässigkeit:* Breite Türen und grossräumige Aus- und Eingangszonen ermöglichen einen raschen Fahrgastwechsel und erleichtern damit die Fahrplaneinhaltung. Produktionsseitige Vorteile ergeben sich überdies durch die Möglichkeit rascher Richtungswechsel und das schnelle Trennen und Vereinen von Kompositionen.
- *Verbesserte Wirtschaftlichkeit:* Eine erhöhte Verfügbarkeit der Fahrzeuge und längere Intervalle bei der Instandhaltung der Systeme ermöglichen eine Senkung der Lebenszykluskosten.

### **Investitionen in Milliardenhöhe für eine moderne Fahrzeugflotte**

Die BLS verfügt heute im Regional- und S-Bahnverkehr über eine heterogene Flotte, deren Fahrzeuge sich in Alter, Technik, Fahrgastkomfort und Wirtschaftlichkeit stark unterscheiden. Im Rahmen ihrer langfristigen Flottenstrategie will die BLS den Fahrzeugpark bis zum Jahr 2025 schrittweise vereinheitlichen, modernisieren und auf die künftigen Angebots- und Nachfrageentwicklungen ausrichten. Im Zentrum steht die etappenweise Beschaffung neuer S-Bahnzüge. Der nun erteilte Zuschlag für die Doppelstockzüge bildet die Grundlage für die Realisierung der ersten Etappe. Unter der Voraussetzung, dass geplante Infrastruktur- und Angebotsausbauten bis dahin realisiert werden können, plant die BLS auf die Fahrplanwechsel von 2019 und 2025 weitere Beschaffungen von – voraussichtlich einstöckigen – S-Bahnfahrzeugen. Bis 2025 wird die BLS somit rund 1,2 Milliarden Franken in neue Züge investieren.

Die Neubeschaffungen erlauben den Ersatz von älterem Rollmaterial, womit die BLS die Flottenvielfalt reduzieren kann. Das vereinfacht die Instandhaltung und erhöht die Flexibilität im Bahnbetrieb. Die BLS strebt an, statt der heute sieben nur noch vier Teilflotten zu betreiben, wovon je zwei untereinander kuppelbar sind. In einem ersten Schritt werden mit der Inbetriebnahme der neuen Dosto acht Pendelzüge des Typs RBDe 566 I und vier lokbespannte EW I-Pendelzüge ausgerangiert. Gleichzeitig können die 13 roten Gelenktriebwagen des Typs RABe 526 (GTW) ersetzt werden, welche Ende 2013 mit der Neuaufteilung des Linienmanagements in den Gebieten, Luzern West, Solothurn und Berner Jura von der BLS an die SBB übergehen (vgl. Medienorientierung vom 29.10.2009).

### **Medienstelle BLS AG**

## Beilage 1

## Die neuen Doppelstockzüge im Kontext der Flottenpolitik der BLS

<b>Anzahl Kompositionen im Regelverkehr</b>					
<b>Fahrzeugtyp</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	<b>Fahrpl. 2010</b>	<b>Fahrpl. 2014/15</b>	<b>Fahrpl. 2019<sup>1</sup></b>	<b>Fahrpl. 2025<sup>1</sup></b>
<b>Neuer Doppelstocktriebzug</b>	<b>2010-2013</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
<i>Neues einstöckiges S-Bahn-Fahrzeug<sup>1</sup></i>	<i>ab 2019<sup>1</sup></i>	-	-	27 <sup>1</sup>	54 <sup>1</sup>
Triebzug RABe 535 Lötschberger	2009-2010	21	21	21	21
Triebzug RABe 525 NINA	1998-2005	38	38	38	38
RBDe-565/566-II-Pendelzug mit Jumbo	1982-1992	35	35	35	-
EW III-Pendelzug	1975	9	9	-	-
EW I-Pendelzug	1957-1992	6	2 <sup>2</sup>	-	-
RBDe-566-I-Pendelzug	1973-1974	8	-	-	-
Triebzug RABe 526 GTW	2003-2004	13	-	-	-
<b>Total Kompositionen</b>		<b>130</b>	<b>133</b>	<b>149</b>	<b>141</b>

<sup>1</sup> derzeitiger Planungsstand. Änderungen sind möglich. Der Zeitpunkt und die genaue Anzahl der zu beschaffenden Fahrzeuge hängen u.a. von der Realisierung geplanter Angebots- und Infrastrukturausbauten ab.

<sup>2</sup> nur noch für besondere Einsätze (Zugsverstärkungen bei Events oder im Wintersport)

Hinweis an die Redaktionen:

Bilder und Skizzen der neuen Dosto-Züge können im Internet unter der Adresse [www.bls.ch/medien](http://www.bls.ch/medien) kostenlos heruntergeladen werden

## Beilage 2

## Technische Daten der neuen Doppelstocktriebzüge der BLS

<b>Länge</b>	102.64 m
<b>Anzahl Wagen</b>	4
<b>Gewicht</b>	216 t (Tara)
<b>Kapazität</b>	Sitzplätze insgesamt 336 (davon 62 in der 1.Kl.)
	Stehplätze: 110 aufgewertete Stehplätze in den Eingangsbereichen und den Multifunktionsabteilen
	Rollstuhlplätze: 3 (davon 1 in der 1. Kl)
	Maximale Kapazität: 915
<b>WC</b>	2 (wovon eine rollstuhlgängige Toilette)
<b>Niederflureinstiege</b>	16 (mit Schiebetritten zur Spaltüberbrückung)
<b>Klimatisierung</b>	Vollklimatisierung (Fahrgastraum und Führerstände)
<b>Mehrfachtraktion</b>	bis zu 4 Triebzuginheiten (S-Bahn Bern: max. 2 Kompositionen)
	Integrierte Hochspannungs-Dachleitung (damit mit einem einzigen Pantographen pro Komposition gefahren werden kann)
<b>Leistungsdaten</b>	Maximale Leistung am Rad 6000 kW
	Dauerleistung am Rad 4000 kW
	Maximale Anfahrtsbeschleunigung 1.32 m/ s <sup>2</sup>
	Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
	Insgesamt 8 Triebachsen sehr hohe Redundanz durch 4 Traktionsumrichter
<b>Zugkraft</b>	400 kN bis 50 km/h
	140 kN bei 160 km/h (hohe Zugkraft auch im oberen Geschwindigkeitsbereich)
<b>Haltetoleranz</b>	+/- 5 m (präzises Bremssystem)
<b>Strukturelemente</b>	Kastenkonstruktion als Aluminium-Integral-Bauweise
	Crashnorm EN 15227 <sub>3</sub>
	Neuste Brandspezifikation CEN/TS 45545 <sub>3</sub>
	Lärm im Fahrgastraum: 64-68 dBA
<b>Hersteller</b>	Stadler, Rail Bussnang