

Medienkonferenz im Stadtsaal Wil SG

Mehr Platz in THURBO-Zügen

**Referat
26.01.2005**

Die Beschaffung von 75 neuen Triebfahrzeugen: ein erfolgreiches Projekt

*von Ernst Boos
Geschäftsführer THURBO*

Ein entscheidender Erfolgsfaktor bei der Entwicklung von THURBO war der Entscheid, der Kundschaft im Einsatzgebiet möglichst rasch und vollumfänglich neues Rollmaterial zur Verfügung zu stellen. Grundlage für das neue Fahrzeug war der Gelenktriebwagen (GTW 2/6) der ersten Serie. Die frühere Mittelthurgaubahn hatte zehn solche Züge beschafft und auf der Seelinie zwischen Romanshorn und Kreuzlingen – Schaffhausen eingesetzt.

Die hohe Akzeptanz bei den Kunden und die hohe Wirtschaftlichkeit des Fahrzeuges bewogen die SBB und die MThB, dieses Fahrzeug in einer Weiterentwicklung zur Basis des Angebotes von THURBO zu machen. Der integrale Einsatz von Gelenktriebwagen der Stadler Bussnang AG auf dem gesamten Streckennetz wurde von Beginn weg zu einem der tragenden Elemente des Geschäftsmodells THURBO.

Bereits kurz nach Gründung von THURBO am 21. September 2001 unterschrieben die Verantwortlichen von THURBO einen Beschaffungsauftrag mit der Firma STADLER.

Ein ambitionöses Ablieferungsprogramm und eine insgesamt doch lange Beschaffungsperiode von total sechs Jahren birgt beträchtliche Risiken für das Gesamtprojekt. Entscheidend war und ist indessen die Akzeptanz des neuen Fahrzeuges bei den



Fahrgästen, setzt doch THURBO rollmaterialmässig voll und ausschliesslich auf die Karte GTW.

Das Fazit drei Jahre nach dem Beschaffungsentscheid und ein Jahr nach dem serienmässigen Beginn der Auslieferung ist durchwegs positiv. Das beweist der Stand der kritischen Erfolgsfaktoren der Beschaffung: die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, die fristgerechte Ablieferung, die Einhaltung des Kostenrahmens und die Akzeptanz bei der Kundschaft.

Verfügbarkeit der Fahrzeuge

Obwohl sich die Fahrzeuge noch in Ablieferung befinden und immer noch weitere Optimierungen vorgenommen werden, entspricht der Verfügbarkeitsstand der Fahrzeuge bereits den hohen Erwartungen. Achillesferse ist einzig die Zuverlässigkeit der automatischen Kupplung. THURBO setzt hohe Anforderungen an eine flexible Betriebsabwicklung. Um die Fahrzeugkapazität den Marktanforderungen anzupassen, sind häufige Trennungs- und Vereinigungsvorgänge im laufenden Betrieb nötig. Damit lässt sich der Reservebestand der Fahrzeuge auf dem absoluten Minimum halten. Wichtige Fortschritte sind erzielt, so dass damit verbundene Verspätungen oder gar Ausfälle von Teilkompositionen immer geringer werden. Sonstige strukturelle technische Probleme sind keine erkennbar.

Fristgerechte Ablieferung

Eine enge Zusammenarbeit zwischen Lieferantin und den Projektverantwortlichen von THURBO hat dazu geführt, dass bereits 30 Fahrzeuge in Betrieb sind. Laut Liefervertrag müssten THURBO mit dem heutigen Stichtag 25 betriebsfähige Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Produktion und Ablieferung sind zeitlich also leicht im Vorsprung.

Die Inbetriebsetzung ist so organisiert und die Fahrzeuge sind so gut vorbereitet, dass sie am Tag nach der Abnahme fahrplanmässig eingesetzt werden. Der enge Umstellungsplan

von THURBO setzt dies auch voraus. Kleinere, den Betrieb nicht behindernde Mängel werden im laufenden Betrieb behoben. STADLER stellt hierzu eine einwandfrei funktionierende Pikettorganisation zur Verfügung. Die Zusammenarbeit mit STADLER ist gut eingespielt und hat sich bewährt.

Erfreulich ist auch die Ablieferungsperspektive: anstelle einer Ablieferung des letzten Fahrzeuges im Dezember 2007 wird die Beschaffung bereits Mitte 2007 beendet sein. Somit kommen die Kundinnen und Kunden von THURBO ein halbes Jahr früher als vorgesehen auf dem ganzen Netz in den Genuss eines erhöhten Fahrkomforts.

Projektänderungen und finanzieller Rahmen

Projekte mit einer Laufzeit von vier bzw. einer Beschaffungszeit von gar sechs Jahren sind zwangsläufig der Notwendigkeit unterworfen, Modifikationen vorzunehmen. Hinzu kommen gelegentlich auch Wünsche nach Änderungen. Umso wichtiger ist ein Kosten- und Leistungscontrolling, um die Kosten im vorgegebenen Rahmen halten zu können. Zum heutigen Zeitpunkt halten sich die Mehr- und Minderkosten von Projektänderungen etwa die Waage. Die Fahrzeuge kosten THURBO soviel, wie vereinbart wurde.

Gewichtigste Projektänderung ist die Verlängerung von 20 Fahrzeugen um einen Zwischenwagen. Aus GTW 2/6 werden so GTW 2/8. Um den Kostenrahmen nicht zu sprengen, haben die Stadler Bussnang AG und THURBO die Reduktion der Beschaffungsserie von 80 auf 75 Einheiten vereinbart. Dank optimiertem Einsatz von Fahrzeugen unterschiedlicher Länge kann THURBO das vorgesehene Leistungsangebot auch mit einer geringfügig verkleinerten Anzahl Fahrzeugen erbringen. Entscheidend ist indessen, dass zum ursprünglichen Preis mehr Sitzplätze, als bisher vorgesehen, angeboten werden können. Die Sitzplatzkosten sinken.

Für wichtige Zusatzfunktionen neuerer Entwicklungen, wie der Einbau von Videogeräten und die Einrichtung eines Kundeninformationssystems, das später auch Echtzeitinformationen zulässt, sind die Fahrzeuge vorbereitet. Sollte sich THURBO zu einer Beschaffung solcher Systeme entschliessen, ist letztlich gegenüber den Vertragsbedingungen auf das gesamte Beschaffungsprogramm mit Mehrkosten von voraussichtlich rund zwei Prozent zu rechnen.

Kundenakzeptanz

Die Fahrzeuge sind bei der Kundschaft überall sehr beliebt. Die Fahrgäste schätzen die Grosszügigkeit des Innenraums bzw. die Transparenz im Innenraum. Sie fühlen sich in den Fahrzeugen sicher und wohl. Die Möglichkeit des ebenerdigen Eintretens ins Fahrzeug wird bei den Kundinnen und Kunden schon fast vorausgesetzt.

Der häufigste Kritikpunkt betrifft den Komfort in der ersten Klasse. Hauptthema hier ist der mangelnde Komfort der Sitze. Auch wenn bereits Verbesserungen vorgenommen wurden, hat THURBO hier noch Aufgaben zu lösen.

Der zweite, noch häufiger geltend gemachte Kritikpunkt bezieht sich auf die zum Teil ungenügende Sitzplatzkapazität. Dem rückt THURBO nun mit der Bestellung der 20 Zwischenwagen zum GTW 2/6 zu Leibe. Die neu konfigurierten GTW 2/8 eignen sich nicht nur für einen wirtschaftlichen Einsatz in der Fläche. Sie erfüllen auch die Anforderungen des kapazitätsmässig anspruchsvolleren S-Bahn Verkehrs in den Räumen St.Gallen und Winterthur.

Kontaktadresse

THURBO AG
Bahnhofstr. 31, Postfach
CH-8280 Kreuzlingen 1

Telefon +41 (0)512 23 49 00 (Zentrale)
www.thurbo.ch, hallo@thurbo.ch

Auskünfte

Gallus Heuberger
Unternehmenskommunikation

Telefon +41 (0)512 23 49 14 (direkt)
E-Mail gallus.heuberger@thurbo.ch