

Roll-Out GTW 2/8 bei der Stadler Bussnang AG

Letzter Fahrzeugdrittel – mehr bedarfsgerechte Flexibilität

**Medien-Mitteilung
20.12.2005**

Die Beschaffung von 75 neuen Triebfahrzeugen: ein erfolgreiches Projekt

von Ernst Boos, Geschäftsführer

Die Beschaffung der *zweiteiligen* Gelenktriebwagen mit den beiden Endwagen und der Antriebseinheit in der Mitte des Zuges ist abgeschlossen. Der 51ste GTW 2/6 mit der Nummer 751 verliess die Werkhallen in Bussnang – deutlich früher, als ursprünglich vorgesehen – vor rund einem Monat bereits Ende November 2005.

Alle gewinnen: Besteller, Lieferanten und die Kundschaft

Dies zum Nutzen für uns als Betreiberin dieser Fahrzeuge, zum Vorteil für die Firma STADLER – denn da gabs Platz für die Abwicklung weiterer Geschäfte, und schliesslich – heisst in erster Linie – für unsere Kundschaft.

So konnten wir auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember hin nochmals einen Zahn zulegen. Wir verbesserten das Leistungsangebot auf dem THURBO-Netz im Auftrag der Kantone, des Bundes und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) mit Halbstunden-Taktverkehren und punktuellen Angebotserweiterungen. Dank vorzeitiger Ablieferung war es möglich, die meisten Verbesserungen mit modernen Fahrzeugen umzusetzen. So zum Teil auch auf der S35 Winterthur – Wil und im Toggenburg.



Grosse Akzeptanz bei den Fahrgästen

Die Fahrgäste schätzen diesen Komfortsprung im Allgemeinen sehr. Der ebenerdige Zugang in die Züge, die grosse Einstiegsplattform, die Klimatisierung und die Transparenz im Fahrgastraum werden zumeist ausserordentlich gelobt.

Zu Reklamationen führen allerdings ab und dann die Verhältnisse in der ersten Klasse unserer Züge. Häufigster Kritikpunkt ist die mangelnde Abtrennung von den übrigen Fahrgästen.

Wir kennen die Situation und machen uns Gedanken, ob und wie wir neben der Bepolsterung, die bereits den Kundenwünschen angepasst wurde, gegebenenfalls noch weitere Massnahmen ergreifen können.

Zu Kundenreaktionen – und kürzlich gar zu einer parlamentarischen Anfrage im Zürcher Kantonsrat – führen und führten hin und wieder auch die Platzverhältnisse in unseren Zügen. Es sei zu eng, wir hätten zu wenig Sitzplätze, und die Leute stünden eng gedrängt auf den Plattformen, wird etwa moniert.

Darauf haben wir, wie Sie wissen, ebenfalls bereits reagiert. Sonst wären wir heute nicht hier.

Ergänzung der Fahrzeugflotte mit dreiteiligen GTW

Im Januar 05, also vor noch nicht einmal einem Jahr, haben wir an einer Medienkonferenz in Wil SG über die Ergänzung der Bestellung unserer Fahrzeugflotte mit *dreiteiligen* GTW orientiert. Bereits elf Monate später können Sie, können wir, bereits den ersten Zug aus dieser Serie besichtigen. Ein veritables Gefährt!

Ich danke der Firma STADLER, dem Firmeninhaber Peter Spuhler und der ganzen Belegschaft an dieser Stelle ausdrücklich für die Flexibilität, die sie bei der Modifikation, Mutation vom 2/6tel zum 2/8tel und Produktion an den Tag

gelegt haben. Und dass die Ablieferung dann erst noch *vor* der vertraglich festgelegten Zeit erfolgt, zeichnet den Fahrzeughersteller ganz besonders aus. Herzlichen Dank dafür!

Unter diesem Tempo hat die Verfügbarkeit nicht gelitten. Das Risiko, die Fahrzeuge sofort, aber in unmittelbarer Nähe zum Hersteller in Bussnang in Betrieb zu nehmen, hat sich gelohnt. Strukturelle Probleme bestehen mittlerweile keine mehr. Die Fahrzeuge sind zuverlässig.

Betriebliche Flexibilität dank Modularität

Von der betrieblichen Seite her können wir mit den 51 „kurzen“ GTW 2/6 und den 24 dreiteiligen GTW 2/8 künftig noch mehr bedarfsgerecht auf die Kundenfrequenzen reagieren. Bei grossem Fahrgastvolumen fahren die Züge in Zwei- oder gar Dreifachtraktion. In Schwachlastzeiten verkehren sie mit einer einzigen Einheit. Modular gemixt in Anzahl Züge und unterschiedlicher Länge sind wir ausserordentlich flexibel. Insbesondere in den Ballungsräumen der Agglomerationen Winterthur und St.Gallen können wir die Platzkapazität der Nachfrage anpassen. Dies spart Kosten und ermöglicht, den Einsatz der Fahrzeuge zu optimieren.

Wo diese ersten dreiteiligen GTW in den kommenden Wochen und Monaten verkehren werden, steht noch nicht abschliessend fest. Sie werden schwerpunktmässig dort eingesetzt, wo die grössten Engpässe vorhanden sind. Ab Mitte März gelangen sie dann fix in fahrplanmässige Umläufe.

Fahrzeugeinsatz: Schritt für Schritt dem Ziel entgegen

Bereits artrein mit GTW bestückt sind mittlerweile die:

- S5 St.Gallen – Weinfelden (seit 14.12.03),
- S22 Bülach – Schaffhausen (seit Frühling 04),

- Thurtallinie Winterthur – Romanshorn (– Rorschach) seit Herbst 04, inklusive Halbstundentakt Winterthur – Weinfelden (S30) seit 11.12.05,
- S3/S8 St.Gallen – Romanshorn – Schaffhausen (seit 12.12.04),
- S41 Winterthur – Bülach – Koblenz – Waldshut (seit Mai 05),
- S1 Wil – St.Gallen – Altstätten (seit Oktober 05),
- Rheintallinie, im Besonderen die Verbindung Buchs – Sargans (seit 12.12.04).

Geplant sind weitere Umstellungen auf den integralen GTW-Betrieb im Lauf des nächsten Jahres: auf der S35, im Toggenburg (S7), auf der S29 Winterthur – Stein am Rhein und auf der S33 Winterthur – Schaffhausen.

Zwischen Wil – Weinfelden und Kreuzlingen sowie auf der Seelinie verkehren zusätzlich die GTW der ersten Generation.

Abschluss der Fahrzeugbeschaffung schon im November 06

Deutlich früher, als geplant, wird im November nächsten Jahres das 75ste und somit letzte THURBO-Fahrzeug in Betrieb gesetzt werden. Ab diesem Zeitpunkt sind dann alle Linien, die THURBO betreibt, nur noch mit GTW der ersten und der zweiten Generation bestückt. Ergänzt werden sie durch Fahrzeuge der SOB im Leistungsausgleich.

Wir freuen uns jetzt schon auf dieses einheitliche Bild.

Zum Abschluss der Produktion dieser Serie werden wir Sie dann gerne auch wieder zu einer Medienorientierung einladen und zusammen mit Ihnen den *letzten* Roll-Out feierlich begehen.

Kontaktadresse

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

Auskünfte

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