



### **IR-Dosto: Die neuen Fahrzeuge nehmen Form an und Fahrt auf.**

Im vergangenen April wurde kommuniziert, dass die SBB bei Stadler für rund 1.3 Milliarden 60 weitere Interregio-Doppelstockzüge bestellt. Damit wird genügend Kapazität für den Angebotsausbau im Regionalverkehr geschaffen. Für die 60 sechsteiligen Züge löst die SBB eine bestehende Option ein.

Die SBB ist bereits heute in Besitz von 93 IR-Dosto respektive RE-Dosto-Fahrzeugen (RABe 511) (IR=Fernverkehr / RE=Regionalverkehr). Davon verbleiben die 24 vierteiligen Kompositionen beim Fernverkehr und werden aufgewertet (2+1 Bestuhlung in der 1. Klasse). Die 13 sechsteiligen Fahrzeuge des Fernverkehrs werden dem Regionalverkehr abgegeben. Die weiteren 56 sechsteiligen Fahrzeuge bleiben im Regionalverkehr.



### **Veloplätze, Multifunktionsabteile und Steckdosen.**

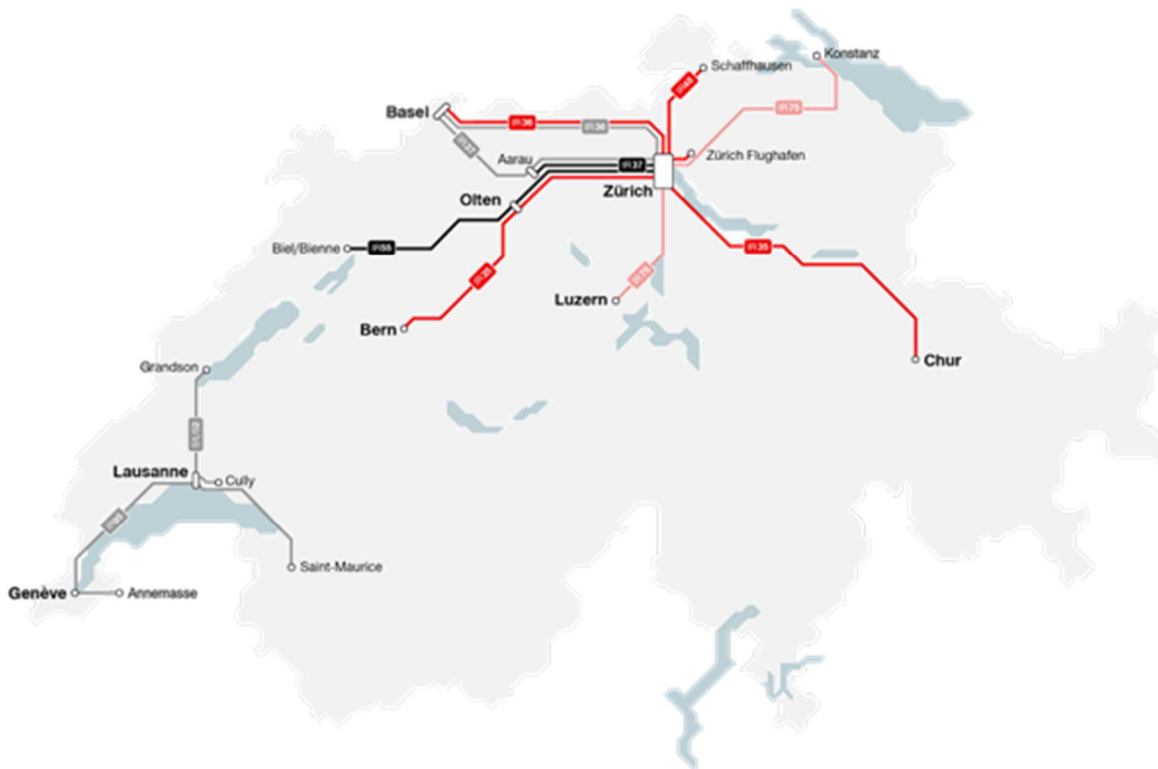
Der IR-Dosto ist ein Triebzug und bietet auf einer Zuglänge von rund 150 Metern 466 Sitzplätze. Das Niederflur-Konzept erlaubt hindernisfreies Einsteigen für alle Reisenden. Die Innenausstattung entspricht dem Fernverkehrsstandard und bietet eine 2/1-Bestuhlung in der 1. Klasse. Im ganzen Zug werden Steckdosen, leicht erreichbare Veloplätze, Multifunktionsabteile mit Platz für Kinderwagen, ausreichend Toiletten und ein modernes Informationssystem angeboten.

**Blick in den Fahrgastraum, 1. und 2. Klasse und Bilder der Zone für den Transport von vier Fahrrädern in der 1. Klasse und das Multifunktionsabteil für Familien.**



Der Zeitplan ist sehr ambitioniert. Die ersten 11 Züge sollen bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 im Einsatz stehen. In den Folgejahren ist die Auslieferung von jährlich 15 weitere Kompositionen vorgesehen. Die Ablieferung des letzten Fahrzeuges wird per Ende 2026 geplant.

### Die Einsatzgebiete des IR Dosto.



### Technische Hintergründe zum IR-Dosto.

Die IR-Dosto erfüllen die aktuell gültigen und anzuwendenden Vorschriften und Regelwerke. Hierzu gehört beispielsweise auch die neue Interoperabilitäts-Vorschrift im Bereich der Crash Sicherheit. Eine neue Crash-Front hat zur Folge, dass die Frontkuppelungen mit einer sogenannten Fangarmerweiterung ausgestattet werden müssen, um auch in kleinen Radien kuppeln zu können.

Folglich hat auch die technische Bezeichnung des IR-Dosto geändert und lautet nun RABe 512. Die neuen Fahrzeuge erhalten eine TSI Zulassung (Technische Spezifikation für die Interoperabilität) und werden somit auf dem interoperablen Haupt- und Ergänzungsnetz der Schweiz mit Doppelstock-Profil mit 160 km/h Vmax. verkehren können. Dies schliesst auch die Tunnel wie Gotthard-Basistunnel (GBT), Ceneri-Basistunnel (CBT) und Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit ein. Ausserdem wird der IR-Dosto, wie die Darstellung oben zeigt, im grenznahen Ausland nach Annemasse via CEVA-Strecke, Konstanz, Schaffhausen-Singen sowie Basel Badischer Bahnhof eingesetzt. Die Vorgabe der Mischtraktionsfähigkeit der Fahrzeuge RABe 512 und der FV-Fahrzeuge RABe 511 ist Teil der Beschaffung.

Die Fahrzeuge werden zudem mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS BL3.4 (mit späterem Update auf BL3.6) und dem Zugfunk Mesa 26 ausgestattet. Die WC-Anlagen in Form sogenannter Bioreaktoren ermöglichen eine Erhöhung der Verfügbarkeit der sowie eine umweltfreundliche Entsorgung des aufbereiteten Abwassers.

Ebenfalls wird für den neuen IR-Dosto der Einsatz von Klimageräten mit dem natürlichen Kältemittel Propan (R290) geprüft.

### Panto-Fahrten.

Aufgrund der knappen Zeitschiene im Projekt werden Nachweise für die Tunnelfahrten in Doppeltraktion bereits seit Oktober dieses Jahres mit zwei sechsteiligen Fahrzeugen vom Typ RABe 511 erbracht. Dies wurde hierfür bereits mit der neuen elektrischen Druckregelung des Stromabnehmers des RABe 512 ausgestattet.

Das Foto zeigt die temporäre Steuerungstafel des neuen Druckreglers zwischen altem Druckregler (Präzisionsregler) und Stromabnehmer (Panto). Durch den Aufbau kann zwischen Druckregelung durch den elektrischen Druckregler und Druckregelung durch den Präzisionsdruckregler gewechselt werden.



Die Messdaten und das Bild einer auf dem Dach angebrachten Videokamera, welches die Observierung des Stromabnehmers während der Fahrt erlaubt.

### Projektstand.

Anfang September ist in Altenrhein die Produktion der ersten Rohwagenkasten angelaufen. Diese werden im Anschluss ins Stadler Werk St. Margrethen zur Endfertigung (Lackierung, Innenausbau etc) überführt.

Für die interne Abnahme bereiter Einzelwagenkasten:



### Verbesserungen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen

Der neue Zug bietet auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen viele Vorzüge. Diese vorzustellen und weitere Verbesserungen zu diskutieren war das Ziel eines Treffens im Sommer 2021 mit den Interessenvertretern der verschiedenen Behindertenverbände. Die SBB und Stadler haben gemeinsam den neuen Zug vorgestellt und die Rückmeldungen der Interessevertreter abgeholt. Das Treffen wurde von allen drei Seiten sehr geschätzt. Dank den Inputs aus den Verbänden konnten nachträglich zwei Massnahmen mit Mehrwert für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen realisiert werden. Zum einen sind sämtliche Klappsitze in den Rollstuhl-abteilen in Ruhestellung nicht nach unten, sondern nach oben positioniert (Vereinfachung der Zugänglichkeit und Manövrierfähigkeit für Reisende im Rollstuhl), zum anderen werden die Haltestangen an den Aussentüren anstatt gebogen, gerade ausgeführt mit einem geringeren Abstand zur Verkleidung. Dadurch entsteht mehr Platz im Einstiegsbereich, die Stossanfälligkeit wird verringert und die Zugänglichkeit zu den Bedienelementen der Aussentüren wird erleichtert.

### PRM-Zone und UWC.

