

SBB FV-Dosto (auch twindexx genannt)

Anmod

Cyril: Die Schweiz ist ein Land der Pendler. Man könnte fast sagen: **Pendeln ist das beliebteste Hin und Her der Schweizer direkt hinter Sex.** Apropos Pendeln: Cyril, wie bist du heute zu uns gekommen?

Fabian: Mit dem Zug.

Cyril: Warum warst du heute dann aber vor allen anderen hier?

Fabian: **Naja, man kann ja heutzutage nicht davon ausgehen, dass man mit der SBB pünktlich ist.**

Cyril: Und jetzt mal ehrlich?

Fabian: Okay, ich gebe es zu, ich habe den Fahrplanwechsel diesen Sonntag verpennt.

Einstieg

Lea: Der alljährliche Fahrplanwechsel, **oder wie Vujo andauernd seine Freundin wechselt.**

(01_Grafik: Fahrplanwechsel)

Seit vergangenem Sonntag fahren die Züge wieder vereinzelt anders. **Neue Linien kommen dazu, alte verschwinden wieder. Das klingt ein wenig so wie das Cover-Up eines ein Tattoos.**

(02_Grafik: Tattoo-Stecker tättoziert SBB-Netzplan auf Kunde/in)

Klar, kann einen das frustrieren, etwa wenn der Zug plötzlich nicht mehr zur gleichen Zeit fährt. Doch in den vergangenen Monaten hatten Bahnreisende noch aus vielen anderen Gründen Frust auf die SBB:

03_SRF: Tagesschau (22.12.2018) – Anmoderation

8.35 – 8.39

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/zugausfaelle-weniger-platz-und-veraergerte-kunden?id=25377932-ed2d-42b2-82e3-f8c73ae41ada>

«Es gibt Zugausfälle, weniger Platz und verärgerte Kunden.»

Also irgendwie ist da der Wurm drin bei den SBB. Das spüren auch die Mitarbeitenden. Es gibt schon erste Videos, wie die Mitarbeitenden unter dem Druck leiden:

04_Youtube: SBB CFF FFS (20.08.2018)

0.03 – 0.06

<https://youtu.be/ec3xnd55dXk?t=3>

«Hört endlich auf: Stop Bashing SBB!
Egal was wir tun: Ihr heisst's nicht gut.»

Nein, es sind natürlich echte Mitarbeitende, die sich nun gegen das Bashing wehren:

05_Youtube: Sascha Niederhauser (04.11.2019)

0.54 – 1.01

https://youtu.be/qF_qVOllkno?t=55

(06_Grafik: Screenshot mit den vier Leuten + anschl. Zoom auf rechts oben)

Eigentlich ein gut gemeintes Video. Aber huch, ein Hitlergrüsschen? Ach darum ist der da rechts-oben im Bild.

(Grafik starten)

Dass Mitarbeitende leiden müssen, weil Entscheide von SBB-Managern kritisiert werden, ist nicht okay – auch wenn ihr Video unterhaltsam ist. Aber zurück zur Kritik. Die Pünktlichkeit und die immer weniger werdenden Sitzplätze in Zügen sind ein grosser Kritikpunkt. Und die Zahl der Zugreisenden nimmt immer weiter zu.

07_SRF: Rundschau (14.12.2016) – Anfang Beitrag

0.43 – 1.49

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/trotz-gotthard-triumph-die-sbb-stehen-vor-einem-problemjahr?id=a9cc64d6-b3a4-47fb-a1f5-717db300c899>

«Immer mehr steigen ein, immer knapper wird der Platz. «Wenn ich auf die Arbeit gegangen bin, ist es oft überfüllt gewesen.» «Vielfach zu wenig Plätze, ja. Das ist so.» «Ein wenig mehr Platz gerade zu den Stosszeiten. Das ist sicher super, wenn das endlich kommt.»»

Zum Glück haben die SBB nun eine Lösung: Züge nur noch mit Treppen ausstatten – da sitzt man sowieso am engsten zusammen.

Nein, Blödsinn: Ein neuer Zug muss her!

09_Youtube: SBB CFF FFS (07.05.2018)

0.00 – 0.26

<https://www.youtube.com/watch?v=t85lNv1Kj5E>

«Über eine Million Menschen sind täglich mit uns unterwegs. Und die Nachfrage soll weiter steigen. Die grösste Fahrzeugbeschaffung unserer Geschichte bereitet uns darauf vor. Um bis zu 1300 Sitzplätze zu schaffen, fahren 400 Meter lange Züge. Die neuen Doppelstockzüge der SBB.»

Neue SBB-Doppelstockzüge für den Fernverkehr! Dank ihnen gibt es mehr Sitzplätze und Komfort. Und das ist besonders nötig auf der Hauptachse von Genf nach St. Gallen.

10_SRF: Tagesschau (12.05.2010) – Beitragsanfang

0.27 - 0.46

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/bombardier-baut-neue-zuege-fuer-die-sbb?id=28595ee0-3c8c-4538-8f02-2888acdaa283>

«Bequemer, grosszügiger, komfortabler: Der neue Zug in einer Computeranimation des Herstellers. Er bietet drahtloses Internet in allen Wagen und vor allem bei gleichbleibender Beinfreiheit mehr Sitzplätze. Vor allem auf den Hauptachsen sind die gegenwärtig knapp.»

[Vor knapp einem Jahrzehnt haben die SBB die neuen Züge bei der Herstellerin Bombardier bestellt.](#) Und deren Chef weiss genau, dass Pünktlichkeit nicht nur im Fahrbetrieb, sondern auch bei der Auslieferung zentral ist.

12_Youtube/BombardierRail (18.10.2012)

1.24 – 1.29

<https://www.youtube.com/watch?v=XXfOfUMPh00>

«And you know, in Switzerland, to be in timetable: that's key.»

«Und Sie wissen: Im Zeitplan zu bleiben ist in der Schweiz zentral.»

Im Zeitplan zu bleiben, das nehmen wir Schweizer etwa so ernst, wie **Roger Federer seine Sponsorenverträge**. Klar, wurde auch hier der Zeitplan minuziös eingehalten.

14_SRF: Tagesschau (12.05.2010) – Beitrag Ende

1.29 - 1.47

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/bombardier-baut-neue-zuege-fuer-die-sbb?id=28595ee0-3c8c-4538-8f02-2888acdaa283>

«Mit dem Fahrplanwechsel 2013 ist es soweit: Die neuen Züge sollen dann fahrplanmässig zwischen St. Gallen und Genf und zwischen Romanshorn und Brig verkehren.»

Moment einmal. 2013? Und jetzt? Wann fahren die Züge dann endlich von St. Gallen nach Genf?

15_SRF: Rundschau (15.05.2019)

3.16 – 4.00

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/sbb-pannenzug-insider-packen-aus?id=774e7d84-bae0-4059-9e00-8b2364b399cb>

«Ich glaube die Passagiere werden mit den ersten Zügen fahren können, wenn die SBB diese Züge ins Fahrplanjahr 2016 integrieren wird.

Neue Züge sollten dann öppen jetzt mal kommen, ja genau. Ich hoffe, wir sehen die neuen Bombardier-Züge auf der Strecke.

Wie sieht es aus mit der Lieferung ihrer Züge im Dezember 17? – Ja. Dann werden wir auch ein Fest haben.»

15_SRF: Rundschau (14.12.2016)

1.58 - 1.55

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/trotz-gothard-triumph-die-sbb-stehen-vor-einem-problemjahr?id=a9cc64d6-b3a4-47fb-a1f5-717db300c899>

«Ab 2017 sollen die Züge fahrplanmässig zum Einsatz kommen.»

Bombardier verspricht ja so viel: Das würde sich nicht einmal Mediashop getrauen/Da erblass sogar vor Neid Mediashop. Machen wir es kurz: [Bis heute fahren die Züge nicht auf der SBB-Paradestrecke von Genf nach St. Gallen.](#) Aber wie konnte es überhaupt zu diesem Skandal kommen? Um das zu erklären, müssen wir ganz am Anfang beginnen. Bei der Ausschreibung.

(16_Grafik: Ausschreibung)

Vor knapp einem Jahrzehnt beschlossen die SBB, neue Züge zu bestellen.

17_SRF: Tagesschau (12.05.2010) – Anmoderation

0.00 - 0.27

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/bombardier-baut-neue-zuege-fuer-die-sbb?id=28595ee0-3c8c-4538-8f02-2888acdaa283>

«Es ist ein grosser Auftrag, den die SBB heute vergeben hat. 1,9 Milliarden Franken sollen ausgegeben werden. Die grösste Bestellung ihrer Geschichte.»

[Und die bislang teuerste.](#) Die SBB wollte sich alle Optionen offen halten mit den neuen Zügen. [Zum Beispiel Fahrten nach Deutschland. Dazu muss der Zug neben den schweizerischen allerdings auch deutsche Auflagen erfüllen.](#) Der Anforderungskatalog war also gross, sehr gross sogar. Er war in etwa so gross [wie das Ego von Elon Musk/Roger Schawinski/???](#).

[Und trotzdem verlangte die SBB viele weitere Änderungen nach der Bestellung.](#) Zu viele Änderungswünsche?

19_SRF: Rundschau (22.01.2014)

2.48 - 0.30

<https://www.srf.ch/news/schweiz/bombardier-fordert-von-sbb-326-millionen-franken>

«Die BLS als zweitgrösstes Schweizer Eisenbahnunternehmen betont: So viele Änderungswünsche nach der Bestellung – das ist ein Problem.

Man kann Änderungen natürlich immer wünschen, grundsätzlich probiert ganz am Anfang, wenn man den Anforderungskatalog macht, so genügend präzise zu sein, dass man keine Änderungen mehr machen muss. Grundsätzlich gilt: Je später Änderungen und je mehr sie in die Struktur des Fahrzeugs gehen, umso teurer wird es und umso länger wird es auch in der Beschaffung.»

Länger dauert die Beschaffung ja jetzt schon. Und was bedeutet es, wenn viele Änderungen erst nach der Bestellung dazukommen?

20_SRF: Rundschau (22.01.2014) – Bombardier-Chef

0.17 - 0.30

<https://www.srf.ch/news/schweiz/bombardier-fordert-von-sbb-326-millionen-franken>

«Das bedeutet, dass man sehr viele andere technische Elemente anschauen muss, dass man schauen muss, wie man das Gewicht verteilen kann in so einem Wagen. Und das braucht Zeit. – Und Geld? – Das braucht Zeit und auch Geld.»

Geld. Das sagt der Bombardier-Schweiz-Chef. [Genau darum pokern die SBB und Bombardier nun schon seit Jahren. Die SBB verlangen Entschädigungszahlungen für die zu spät ausgelieferten Züge. Und Bombardier wiederum gibt der SBB die Schuld, sie habe zu viele Anpassungen nach der Bestellung verlangt und damit Kosten verursacht.](#) Man könnte meinen da stritten sich zwei im Kindergarten um den letzten Schokoriegel.

(21_Grafik: SBB-Chef und Bombardier-Chef mit Schokoriegel)

Doch der Streit ist real und die vielen späten Anpassungen könnten auch Ursprung der folgendenden absurden Situation gewesen sein.

22_SRF: Rundschau (14.12.2016)

5.22 - 5.40

<https://www.srf.ch/news/schweiz/verspaetete-lieferung-sorgt-fuer-unmut>

«Ein erfolgreicher Toggenburger Zulieferer baut Lifte für Doppelstockzüge – für solche Minibars. Er hatte mit 50 verschiedenen Bombardier-Verantwortlichen in 3 Ländern zu tun. Dann gab die SBB bekannt, Minibars abzuschaffen. Die Lifte dafür werden dennoch eingebaut.»

Jetzt mal abgesehen von all den Problemen, die schon bei der Ausschreibung entstanden sind. Das Hauptziel der neuen Doppelstöcker ist ja auch heute noch immer dasselbe und aktuell: [Die Züge sollen effizienter sein, mehr Sitzplätze und Komfort bieten und schneller ans Ziel kommen.](#) Dazu muss der Zug schneller in Kurven fahren können. Und bei Kurvenfahrten hatte der neue Zug von Bombardier nunmal einen entscheidenden Vorteil:

24_SRF: Tagesschau (12.05.2010)

1.29 - 1.47

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/bombardier-baut-neue-zuege-fuer-die-sbb?id=28595ee0-3c8c-4538-8f02-2888acdaa283>

«Einer der Vorteile von Bombardier: Die spezielle Technologie, die es erlaubt, schneller in die Kurven zu fahren. Das bringt laut SBB mehr Pünktlichkeit und letztlich kürzere Fahrzeiten. Bedenken, die Technologie könnte sich für die Reisenden unangenehm auswirken, werden zerstreut.»

Bedenken von Reisenden werden bei der SBB eben noch ernst genommen! Und jetzt, neun Jahre später, wissen wir auch, die neue Neigetechnologie bringt's, oder?

25_SRF: Tagesschau (17.04.2019)

0.36 – 0.00

<https://www.srf.ch/news/schweiz/mehr-kritik-am-neuen-fv-dosto-wenn-das-ding-nicht-geht-kann-der-zug-nicht-fahren>

Diese neue Neigetechnik, Wankkompensation genannt, ist mitverantwortlich für das unangenehme Schütteln im Zug. Die SBB hofft, den Fahrkomfort trotzdem noch steigern zu können.»

Und sollte das nicht klappen, hier unsere Top 3 künftige Kunden des neuen FV-Dosto:

Platz 3: Metal-Rock-Freaks: Der Kopf schüttelt von alleine – und die Kopfhörer fallen beim Head-Bangen nicht mehr immer so lästig aus den Ohren.

Platz 2: Homöopathie-Anhänger: In diesem Zug wird sich ihre «Medizin» garantiert potenzieren!

und Platz 1: James Bond: Hier serviert man Ihnen ihr Martini garantiert geschüttelt ... und nicht gerührt!

Auch beim Zugpersonal ärgert man sich über den Schüttelzug FV-Dosto.

31_watson.ch (13.09.2019)

<https://www.watson.ch/schweiz/%C3%96v/178824742-sbb-zugbegleiter-leiden-wegen-dosto-zug-unter-gesundheitsproblemen>

«Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter klagen wegen der Vibrationen im FV-Dosto über gesundheitliche Probleme»

31_watson.ch (13.09.2019)

<https://www.watson.ch/schweiz/%C3%96v/178824742-sbb-zugbegleiter-leiden-wegen-dosto-zug-unter-gesundheitsproblemen>

«Eine Kollegin musste sich wegen Meniskusproblemen mehrere Wochen vom Bombardier-Doppelstöcker dispensieren lassen»

Hersteller Bombardier verspricht: [Mit einem neuen Software-Update werde alles besser.](#) Das kennen wir doch schon von wo ander her?

(32_Grafik: Boeing)

Und ja, beide Firmen beginnen mit «Bo»!

Sollte das Schütteln doch nicht besser werden, müssen die Züge halt einfach noch schneller in Kurven fahren, so dauert die Fahrt im Schüttelzug wenigstens weniger lang. Warum eigentlich heisst die Technologie Wankkompensation? Weil die Züge durch die Einfahrtskurve in Bern Wankdorf fahren müssen? Na gut, weniger tauglich sind die neuen Züge aber für Fussballkurven

(33_Grafik: Blick-Schlagzeile Fussball-Hools setzen FV-Dosto ausser Betrieb)

[Mit unseren InterCity-Neigezügen haben wir ja schon seit Jahren einen Zug mit Neigetechnologie im Einsatz – die sind ja unter anderem auch von Bombardier hergestellt](#)

worden. Das Problem aber bei den neuen FV-Dosto-Zügen ist, dass sie doppelstöckig sind. Die alte Technologie kann hier nicht verbaut werden. Darum braucht es eine neue Lösung, und das sorgt für Kritik.

34_SRF: Tagesschau (17.04.2019)

0.36 – 0.00

<https://www.srf.ch/news/schweiz/mehr-kritik-am-neuen-fv-dosto-wenn-das-ding-nicht-geht-kann-der-zug-nicht-fahren>

«Ruedi Beutler war Leiter Zugflottenbeschaffung bei der SBB. Heute arbeitet er als privater Berater. Für den pannenengeplagten neuen Doppelstockzug war er nicht mehr verantwortlich. Beutler kritisiert, dass die SBB auf eine neue Neigetechnik setzt. Eine Technik, die weltweit noch nie in einem Doppelstöcker zur Anwendung kam.

Wenn etwas komplex ist, warum tut man das dann in einen Zug rein, den man über 40 Jahre instand halten muss. Das gibt dann Abhängigkeiten vom Lieferanten. Man muss es instand halten und wenn das Ding nicht läuft, kann der Zug nicht fahren.

Das war im April dieses Jahres. Doch schon vor fünf Jahren kamen solche Befürchtungen in der Politik auf.

35_SRF: Rundschau (14.12.2016)

3.22 – 3.55

<https://www.srf.ch/news/schweiz/verspaetete-lieferung-sorgt-fuer-unmut>

«Dieses vertrauliche Schreiben des Bundesamts für Verkehr hält zum Ablieferungstermin fest:

Aufgrund des ambitionierten Zeitplans und der komplexen Struktur der Kompositionen besteht ein beträchtliches Risiko.

Und weiter warnt das Bundesamt:

Im Extremfall könnte die SBB das Vertragsverhältnis mit Bombardier auflösen – und die Übernahme der Züge verweigern.»

Nochmals zu Erinnerung. Die Züge von Bombardier sollten ursprünglich seit 2013, also seit nunmehr sechs Jahren auf der Ost-West-Achse von Genf nach St. Gallen fahren. Bis heute tun sie das nicht und werden das auch künftig nicht allzu bald tun. [Zu riskant ist es für die SBB, die pannenanfälligen Züge auf ihre Paradenstrecke zu lassen.](#)

Ein Grund könnten auch die Herstellungsbedingungen des neuen FV Dosto sein.

(36_Grafik: Herstellung)

[Die neuen Doppelstockzüge von Bombardier werden in der Schweiz zusammengesetzt.](#)

Doch dabei läuft nicht alles so rund, wie man denken könnte.

37_SRF: Rundschau (15.05.2019)

4.50 – 5.25

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/sbb-pannenzug-insider-packen-aus?id=774e7d84-bae0-4059-9e00-8b2364b399cb>

«Nun zeigen Bombardier-interne Dokumente erstmals Mängel bei der Fertigung, wie sie Ende 2017 dokumentiert wurden. Zu diesem Zeitpunkt hätten die Züge eigentlich schon lange im Einsatz sein sollen. Kabelbruch, mangelhafter Zustand von Treppen, Teile, die ungeschützt herumliegen, verbleichte Sitze, fehlende Lüftungskanäle, lose Schrauben, fehlende Abdeckungen, gebrochenes Glas, Wasserschaden.»

Gut ist, wenn diese Mängel bei der Montage vor der Auslieferung entdeckt werden. Also bevor wir Pendler dann damit fahren. Doch ob das immer klappt, da ist man bei der SBB skeptisch.

38_SRF: Rundschau (14.12.2016)

2.07 – 2.34

<https://www.srf.ch/news/schweiz/verspaetete-lieferung-sorgt-fuer-unmut>

«Ein SBB-Projektmanager bestätigt:

Ich rechne nicht damit, dass die Bombardier-Doppelstöcker im Dezember 2017 bereit sein werden. Aktuell fürchten wir nach den ständigen Verzögerungen, dass uns Bombardier technisch unausgereifte Züge abliefern wird.»

Unausgereifte Züge? Also bitte! Ich meine, die Bombardier-Angestellten wissen doch sicher, was sie tun. Und wenn dann doch mal noch nicht alles fest angezogen ist, haben sie bestimmt das passende Werkzeug zur Hand. Oder was meint ein Schweizer Bombardier-Mitarbeiter?

39_SRF: Rundschau (15.05.2019) – Bombardier-Mitarbeiter

9.12 – 9.17

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/sbb-pannenzug-insider-packen-aus?id=774e7d84-bae0-4059-9e00-8b2364b399cb>

«Bombardier stellt uns nicht das nötige Werkzeug zur Verfügung. Wir müssen dies teils von Zuhause selbst mitbringen. Das betrifft auch zwingendes Material wie Bohrer, Schraubmaschinen, Drehmomentschlüssel.»

Nicht einmal passendes Werkzeug?!? Bei Doktor Bibber ist das ja okay, aber bei Hochgeschwindigkeitszügen? [Der Zug soll dereinst mit bis zu 200 km/h über das Schweizer Schienennetz fahren.](#) Nicht auszudenken, was da passieren könnte, wenn etwas nicht genug fest angezogen ist.

40_SRF: Rundschau (15.05.2019) – Bombardier-Mitarbeiter

9.39 – 10.19

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/sbb-pannenzug-insider-packen-aus?id=774e7d84-bae0-4059-9e00-8b2364b399cb>

Ein Geländer könnte sich lösen, und Ihnen auf den Kopf fallen. Bei einem Hochgeschwindigkeitstest in Osteuropa hat sich eine Türe gelöst. Sie wurde während der Fahrt weggerissen und 700 Meter weit weggeschleudert.

Und selbst verbindliche elektrische Normen werden offenbar nicht immer eingehalten.

41_SRF: Rundschau (15.05.2019) – Bombardier-Mitarbeiter

9.39 – 10.19

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/sbb-pannenzug-insider-packen-aus?id=774e7d84-bae0-4059-9e00-8b2364b399cb>

Kabel würden ohne den vorgeschriebenen Abstand verlegt.

Mit diesen Kabelabständen muss man sehr vorsichtig sein. Da gibt es keinen Spielraum. Das sind elektrische Normen und Eisenbahner-Normen. Wenn die Wagen fahren, kann es, weil die Abstände nicht eingehalten wurden, zu elektronischen oder elektrischen Reaktionen kommen.»

Und das kann fatale Folgen haben. Die Fehler bei der Planung und bei der Montage zeigen sich nun auch im Betrieb der FV-Dosto-Züge.

(42_Grafik: Betrieb)

Um den Ruf der neuen Bombardier-Züge in den Medien steht es schlecht.

43_SRF: Rundschau (09.10.2019) – Anmoderation

0.39 – 1.05

<https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/pannenzug-bombardier-so-steht-es-um-die-sbb-doppelstoecker-wirklich?id=067a1778-fd5c-43fe-a77b-e1f0fea302f0>

«Blockierte Zugtüren, schwankende Waggon, verunsichertes Personal. Der neue Doppelstöcker: für die SBB eine Leidensgeschichte.»

Eine Leidensgeschichte ist es definitiv auch für Lokführer. An einen Zug stellt man einige wenige einfache Anforderungen: Er soll fahren und rechtzeitig an der Haltestelle wieder gestoppt werden. Fahren und gestoppt werden, darin kennen sich sonst vor allem Zeki und Embolo aus. Jedenfalls gab es beim FV-Dosto da so ein klitzekleines Problemchen.

44_SRF: Tagesschau am Mittag (22.12.2018)

0.08 - 0.17

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/das-sorgenkind-der-sbb?id=1c18e1ca-5245-45f7-972b-442d0c564d69>

«Der Zug stellt einfach ab, fährt nicht mehr weiter, kommuniziert auch nicht mehr mit dem Lokführer. Er kann nicht nachvollziehen was ist der Grund der Störung.»

[Und das passierte den Zügen alle 12,1 Tage. Einfach so, mitten auf der Strecke. Mitten drin zum Stillstand kommen, viele Ehefrauen kennen das bereits von ihrem Mann beim Sex.](#) Aber auch bei der Konstruktion gab es Fehlgriffe, wie diese Rollstuhlfahrerin erklärt.

45_SRF: 10vor10 (10.01.2019)

1.07 – 1.29

<https://www.srf.ch/play/tv/10vor10/video/behindertenverbaende-ziehen-klage-gegen-sbb-doppelstockzuege-weiter?id=f0a8fb7c-e5ae-48a7-b66a-f52235b7b923>

«Das Problem ist, dass die Stabilität. Diese Rampe ist so steil, dass es mir die Vorderräder hebt und ich Gefahr laufe, auf den Hinterkopf zu kippen.»

Was löst das in Ihnen aus?

Wut und Unverständnis: Weil, beim alten Zug komme ich autonom raus und beim neuen ist das nicht möglich. Das heisst, ich muss jetzt jemanden fragen, der mir hilft.»

Der zwanzig Jahre alte Zug von Bombardier ist also besser auf Rollstuhlfahrende ausgelegt als denen ihre neueste Entwicklung? Gut, dass Neu nicht immer besser ist, wissen wir ja schon längst von neuen Bachelor-Staffeln.

Mit den Probleme mit dem Zug ist die SBB aber nicht alleine. Auch im deutschen Berlin-Brandenburg machte das Design des Doppelstöckers, den Bombardier Twindexx nennt, mächtig Probleme.

46_rbb: Brandenburg Aktuell (08.10.2018)

0.24 – 1.29

https://www.youtube.com/watch?v=4D5_dkMg2ZA

«Das ist er, der neue Zug, den Bombardier unter dem Namen twindexx entwickelt hat. Die deutschen Bahn hat in unserer Region mittlerweile 5 Züge dieser Baureihe. Geliefert wurden die allerdings 3 Jahre später als vereinbart. Ab April standen sie der Bahn zu Test- und Schulungsfahrten für die Lokführer zur Verfügung. Seit Mai fährt der twindexx im Regelbetrieb. Die Mitarbeiter entdeckten ein Problem um's anderen: <Die Türen sind zu und wir kriegen keine Meldung darüber, dass die entsprechend geschlossen sind.> Auch Klimaanlage gingen manchmal nicht oder die Anzeigetafeln würden nicht das zeigen, was sie zeigen sollen.»

Der Skandal, der gerade Bombardier in ein schlechtes Licht stellt, hat auch Folgen bei der Führungsriege der SBB. Deren CEO Andreas Meyer verlässt das wankende Schiff – oder besser: den wankenden Zugwagen. Dies auch wegen den Turbulenzen um den neuen Doppelstöcker. Jetzt könnte man meinen, dass man nun auch anders an die Problemzüge herangehen wird bei der SBB. Doch falsch gedacht. Mit dem neuen CEO Vincent Ducrot wird sich wenig tun, wie diese Medienmitteilung zeigt:

47_SBB CFF FFS (17.11.2010)

<https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2010/11/83724>

«Unter der Federführung Ducrots wurde beispielsweise der Kauf von 59 Doppelstockzügen, der grössten Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte der SBB, vorbereitet.»

Vincent Ducrot selbst soll laut dem Tagesanzeiger den Vertrag unterschrieben haben. Und zum Problem, es könnte in den neuen Zügen zu stark schütteln, hat der neue SBB-CEO vor knapp zehn Jahren sogar folgendes gesagt:

48_SRF: Tagesschau (12.05.2010) – Beitrag Ende

x.xx - x.xx

<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/bombardier-baut-neue-zuege-fuer-die-sbb?id=28595ee0-3c8c-4538-8f02-2888acdaa283>

«Also, wir haben mit Probanden versucht, sind selber gefahren. Und ich bin persönlich sehr empfindlich und ich würde überhaupt nicht krank. Und das ist ein gutes Zeichen.»

Also bleibt alles weiter beim alten. SBB und Bombardier geben sich gegenseitig die Schuld und wir Pendler müssen es dann später ausbaden. Oh hoppla, ich sehe ja gerade, dass dieses Themenstück ja schon 15 Minuten dauert. Im Gegensatz zu SBB und Bombardier ist uns Pünktlichkeit wichtig. Denn was sagt man sich in der Bahnbranche so gerne über die Schweiz:

49_Youtube/BombardierRail (18.10.2012)

1.24 – 1.29

<https://www.youtube.com/watch?v=XXfOfUMPh00>

«And you know, in Switzerland, to be in timetable: that's key.»

«Und Sie wissen: Im Zeitplan zu bleiben ist in der Schweiz zentral.»