

Patrové vlaky Siemens po S-Bahn Zürich a západní Švýcarsko

Redakční článek časopisu Schweizer Eisenbahn-Revue 12/2025

SBB dne 7. listopadu 2025 udělily firmě Siemens zakázku pro 116 nových vozidel. Siemens Mobility podal v souladu se Zákonem o veřejných zakázkách nejvýhodnější nabídku. Nové vlaky z platformy Desiro High Capacity (Desiro HC) mají být nasazeny od třicátých let u S-Bahn Zürich a v západním Švýcarsku.

Při otevření S-Bahn Zürich nasadily SBB v roce 1990 vedle krátkých kyvadlových vlaků s motorovým vozem RBe 4/4 nové patrové kyvadlové vlaky (DPZ) s lokomotivami Re 450 a třemi patrovými vozy. Po opatření patrových motorových vozů dodavatele Siemens (RABe 514, DTZ) a Stadler (RABe 511) a odprodeji dvou DPZ na Sihltal – Zürich – Uetliberg-Bahn je ještě 113 z původních 115 jednotek k dispozici. Po 40 letech provozu mají být nyní tyto nahrazeny. SBB vyhlásily v červnu 2024 veřejné výběrové řízení a obdržely celkem tři nabídky – od firem Siemens, Stadler a Hitachi. Alstom nabídku překvapivě nepodal.

95 vozidel má být nasazeno od třicátých let na síti Züricher S-Bahn, 21 vlaků v Romandii na síti RER Vaud a na lince RE33 Martigny – Annemasse. Navíc jsou vozidla naplánována pro budoucí rozšíření nabídky. Zakázka proto zahrnuje opci na 84 dalších vozidel.

Jedná se o jednosystémové motorové jednotky pro 15 kV/16,7 Hz. Pro plánované průjezdy do francouzské Annemasse – jako na příklad také do německé Konstance – je zapotřebí schválení přípustnosti TSI Evropské železniční agentury (ERA). Další, ještě běžící výběrové řízení SBB se dotýká vícesystémových motorových vlaků pro Léman-Express, které mohou jezdit pod napětím 25kV/50 Hz a respektují v horní části průjezdného profilu oblasti francouzský úzký průjezdní průřez.

Nové patrové vlaky od Siemense jsou navrženy speciálně na potřeby dojíždění do zaměstnání, mohou ale také rekreačním cestujícím nabídnout dostatek komfortu. Díky velkorysým multifunkčním zónám mohou cestující v krátkých relacích v městském prostředí rychle nastupovat a vystupovat. Současně je rekreačním cestujícím se zavazadly nebo cestujícím s dětmi nabízeno více prostoru.

Siemens bude stavět vlaky z hliníkových skříní v Krefeldu. Okolo 25 procent investičního objemu bude pocházet ze Švýcarska. K tomu náleží poddodavatelé a část projekčního týmu, který je činný v obci Wallisellen. Práce pro uvedení do provozu budou vykonávány rovněž ve Švýcarsku.

Vlak je cca 150 metrů dlouhý a disponuje 540 místy k sezení a osmi prostornými multifunkčními zónami k stání nebo odstavení jízdních kol, zavazadel a dětských kočárků. V dopravních špičkách jezdí vlaky ve zdvojené trakci (300 metrů) a nabízejí 45 přídatných míst k sezení a více jak o 30 procent více míst k stání než 100 metrů dlouhé patrové kyvadlové (DPZ) první generace v trojnásobné trakci. Možnost vícenásobné trakce je předpokládána u vlaků stejného typu. U patrových vlaků Siemens a motorových vlaků Stadler to nebylo požadováno.

Nové vlaky nabízejí:

- nízkopodlažní nástupy u všech dveří, který ulehčuje přístup všem cestujícím
- zásuvky u míst pro sezení v obou vozových třídách; multifunkční zóny nabízejí zásuvky pro nabíjení E-jízdních kol
- vylepšenou informovanost pro cestující v prostoru pro cestující skrze větší počet a větších obrazovek; přídatně ukazuje světelný pás nad dveřmi vždy správnou stranu pro výstup
- přídatná nouzová mluvítko, aby cestující v případě potřeby mohli rychle požádat o pomoc
- dvě toalety v každém vlaku, z toho jedna je bezbariérová.

Technická data

Počet míst k sezení	cca 540, cca 20 procent v první třídě
Počet míst pro odstavení jízdních kol	16 rozděleno na osm multifunkčních zón
Toalety	2, z toho jedna vhodná pro invalidní vozíky
Nástupní výška	výlučně nízkopodlažní vstupy
Vstupní dveře	celkem 24, 12 na každé straně
Vstupní dveře pro strojvedoucího	separátní dveře na stanoviště strojvedoucího
Délka	150 metrů
Maximální rychlost	160 km/h
Maximální výkon	6 MW

SBB zadaly tuto velkou zakázku podle Ustanovení veřejných zakázek (BöB/VöB). Jasná, měřitelná přidělovací kritéria byly investiční náklady, vynaložení provozních nákladů a plnění seznamu požadavků, kvalita a dohoda o servisu. Siemens Mobility podal podle Zákona o veřejných zakázkách nejvýhodnější nabídku a z hlediska investičních nákladů, vynaložení provozních nákladů (energie, údržba) a v oblasti kritérií udržitelnosti nejlépe vyhovující investiční objem činí 2,1 miliard franků, tedy cca 18,1 milionů franků pro jeden vlak. SBB tvrdí, že Siemens Mobility již osvědčené patrové vlaky druhé generace (DTZ RAB 514) pro Züricher S-Bahn stavěla, kde jsou od poloviny let 2000 spolehlivě provozovány.



Designové studie interiéru první (vlevo) a druhé vozové třídy (vpravo)
(Grafika: Siemens/SBB)

Zatím co výrobce vozidel obvykle svoje odbytové úspěchy euforicky oslavuje a neúspěšní uchazeči mlčí, bylo to v tomto případě naopak. Siemens Švýcarsko nechal ze sebe na intenzivní dotazy vymámit pouze jednu větu: „My máme velkou radost z přidělení naším zákazníkem SBB. Jakmile přidělení nabyde právní moci, budeme k tomu dále komunikovat.“

Také Hitachi mlčí. Stadler však již 7. listopadu v 10.48 h zaslal, zřejmě připravené mediální sdělení: „Stadler bere na vědomí rozhodnutí Švýcarských spolkových drah (SBB) k předání rámcové smlouvy pro více jak 200 patrových vlaků pro Züricher S-Bahn a západní Švýcarsko s velkou lítostí. Stadler chtěl stavět vlaky ve Švýcarsku, společně s 200 poddodavateli z celé země.“ Stadler bere na vědomí, že volba nepadla na firmu Stadler jako osvědčeného švýcarského výrobce patrové technologie. Generální ředitel firmy Stadler Markus Bernsteiner: „Patrové vlaky Stadler patří svojí užitností 99 procent k nejspolehlivějším vlakům SBB.“ Stadler staví vlaky pro Švýcarsko vždy ve svých továrnách v Bussnangu v Thurgau a St. Margrethen ve St. Galleru v Rheintalu. V důsledku toho zůstává vždy až 60 procent hodnoty díla ve Švýcarsku. Daleko více jak 200 KMU (KMU – *kleine und mittlere Unternehmen* – *malé a střední podniky*) z celého Švýcarska dodává Stadleru komponenty pro vlaky. Stadler bude zdůvodnění SBB pečlivě analyzovat.

Již v 11.12 h dodala firma Stadler další vyjádření: „Na základě bodování SBB může Stadler potvrdit, že efektivní cenová difference činí 0,6procentních bodů – přepočteno na 176

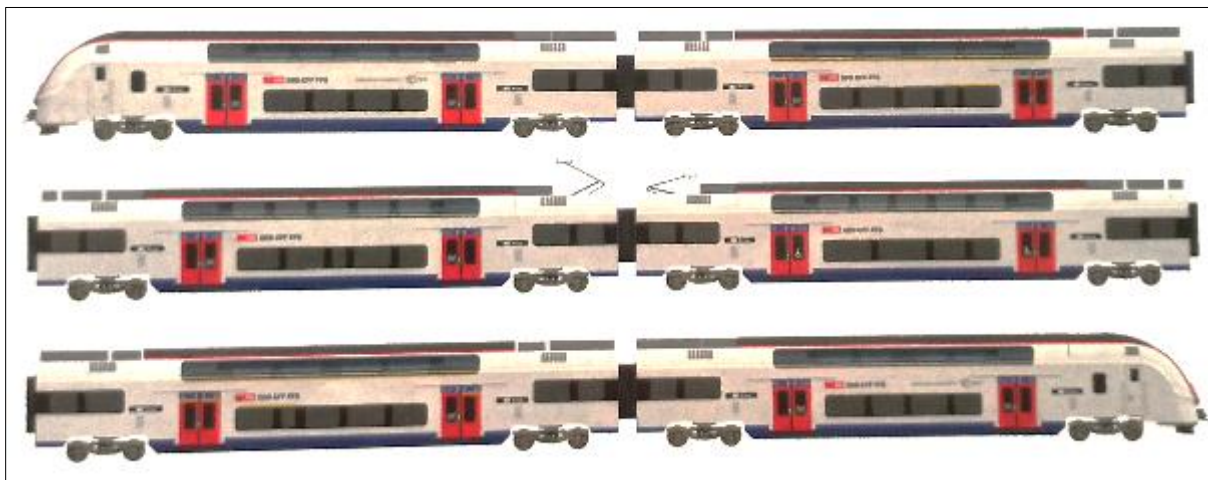
patrových vlaků. Stadler s 6000 zaměstnanci v zemi je jediným poskytovatelem kompletního zhotovování vlaků ve Švýcarsku a je pouze o 0,6 procenta dražší jak Siemens.“

Stadlerův výpočet 176 vlaků na základě od SBB uváděného počtu (objednání 116 vlaků včetně opce na 84 jednotek) nelze pochopit. K výroku „s kompletním zhotovením vlaků ve Švýcarsku“ zbývá zvážit, že Stadler pravidelně vestavuje drahé komponenty, které jsou vyráběny v zahraničí. Tak vždy odebírá například trakční motory od Traktionssysteme Austria (TSA), která ze 48 % patří k holdingu Petra Spuhlera a provozuje továrny ve Wiener Neudorf a Tuzle (BiH). Také dnes extrémně nákladné zhotovování venkovních dveří a dílů tlakovzdušné brzdové výstroje se odebírají z ciziny.

V jednom zaslaném mediálním sdělení zdůrazňují SBB jasnou právní situaci. Kromě toho píší, že v minulých 25 letech investovaly 14 miliard franků do nového vozového parku. Přitom šlo 72 % pro Stadler, 21 % pro Bombardier/Alstom a 7 % pro Siemens.

Zdali Stadler ve lhůtě 20 dní bude žalovat u Spolkového správního soudu v St. Gallenu proti rozhodnutí SBB, není do redakční uzávěrky známo. SBB jsou si podle údajů generálního ředitele Vincenta Durota jisté, že náskok firmy Siemens při vyhodnocování nabídek je dostatečně jasný. SBB dosud nikdy žádný právní spor stran udělení zakázky neprohrály.

Také v médiích byly živeny emoce proti SBB a firmě Siemens. Přece právní ustanovení zakazuje SBB zahraniční výrobce diskriminovat. Navíc Siemens s 6000 zaměstnanci a s obratem cca 3 miliardy franků ve Švýcarsku je zde jedním z největších průmyslových zaměstnavatelů. Platná právní ustanovení podporují ale v protikladu prodejní příležitosti Stadler ve Velké Británii nebo ve státech EU, jako je Rakousko, kde ve Štýrském Hradci a Vídni jsou aktivní velké výrobní závody konkurentů.



Návrh designu nového šestidílného patrového vlaku od Siemensu. Pro variantu pro západní Švýcarsko odpadá logo ZVV a modré pruhy na spodní konci vozové skříňe (grafika: Siemens/SBB)