

Fyra. Alte Schuhe wegwerfen?

Ype Wijnia und John de Croon

8. März 2013

Vor einiger Zeit haben wir erwähnt: Wir würden für die Probleme mit der Fyra Hochgeschwindigkeitszug zurück. Versprochen ist versprochen und jetzt ist es so weit. Aus dieser Geschichte können wir eine wichtige Lektion lernen.

Im Jahr 1989 sprachen die Niederlande, Frankreich und Belgien ab, dass eine Hochgeschwindigkeitsstrecke kommen musste, nach der die niederländische Regierung im Jahr 1996 entscheiden hat, dass der Zug im Jahr 2005 fahren sollte. Im Jahr 2002 wurde bekannt, dass es Rückschläge in den Bau der Strecke gab und das die Inbetriebstellung in 2007 statt findet. Der Italienischen Hersteller AnsaldoBreda bekommt im Jahr 2004 die Auftrag den Bau der Züge, weil die einzige andere Anbieter ab fiel¹. Im Jahr 2005 wurde klar, dass der Zeitplan nicht eingehalten wurde. Es entstand die Idee zur Einrichtung eines Austauschservice bis die Fyra fertig ist.

Der Ersatzdienst bestand aus TRAXX-Lokomotiven und Waggonen. Das Ersatzdienst wurde später in Betrieb genommen als gedacht. Das lag zum Teil an dem langen Zweifel über das Sicherheitssystem, das für die Fyra verwendet würde. Schließlich für das System gewählt für ERTMS 2.3.0, ohne Backup-Funktion. In Ermangelung dieser Sicherung könnte die Ersatzdienst nicht rechtzeitig ausgeführt werden².

Im März 2012 erklärt Niederländische Bahn (NS – Nederlandse Spoorwegen) Fyra zu 97% fertig. Nur Details wie ein Klappern Mülleimer mit einer Geschwindigkeit zwischen 180 und 195 km / h war soll gelöst werden³.

Am 9. Dezember 2012 war der erste Fahrt der Fyra, sieben Jahre später als geplant. Der Vorläufer „Benelux-Zug“ wurde sofort außer Betrieb genommen. Daher wurde die freigesetzte Kapazität auf der Spur für andere Züge verwendet (der Fyra fährt auf eine spezielle Hochgeschwindigkeitsstrecke). Die Inbetriebnahme war nicht nach Plan. Etwa die Hälfte der Züge war verzögert. Fyra stoppte regelmäßig wegen Verlust der Kommunikation. Das Öffnen und Schließen der Türen funktionierte nicht gut und starten und bremsen gab auch Probleme. Und am Ende im Winter brachen Stücke von Züge durch Eis, resultierend das am 17. Januar dieses Jahres 17 der 20 Züge nicht fahren könnten⁴ (übrigens auch bei „Sprinter“ die in Deutschland gebaut werden passierte einmal brechen, aber das ist jetzt nicht relevant). Es zeigte sich, die Details waren nicht das Problem als im März des vergangenen Jahres angedeutet wäre. Seit dem 18. Januar dieses Jahres ist das internationale Fyra Verkehr für unbestimmte Zeit aus der Passagier-Service genommen.

Fragen kommen jetzt auf ob die Probleme nicht vorhersehbar waren. Dänemark hat auch Probleme mit den Zügen von diesem Anbieter⁵. Die Züge der Dänischen Staatsbahnen, sind ebenfalls von der Passagier-Service entfernt. Die 83 Züge (Typ IC4), dass die Gesellschaft im Jahr 2000 von AnsaldoBreda bestellt hat, die alle im sollten im Jahr 2006 Teil des Stundenplans sein. Im Mai des Jahres 2011 waren 42 Züge geliefert, aber aufgrund technischer Probleme gab es nur neun verfügbar.

¹ Zeitung "De Stentor, 22 Januar 2013"

² Siehe <http://www.nl.wikipedia.org/wiki/Fyra>

³ http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/materieel/nieuws/ns_hispeed_klaar_voor_ontvangst_v250-144225

⁴ Siehe erwähnte Wikipedia Seite über Fyra

⁵ http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/materieel/nieuws/deense_trainen_van_ansaldobreda_allen_buiten_dienst-143956

Nach Ansicht von Experten in den dänischen Medien sind die Probleme mit AnsaldoBreda aufgrund der geringen Erfahrung bei der Herstellung von Diesel-Ausrüstung. In den Niederlanden handelt es sich nicht um Diesel Ausrüstung, sondern elektrisch. AnsaldoBreda hat mehr Erfahrung damit. Für die italienischen Eisenbahnen hat AnsaldoBreda mit Fiat bereits das Hochgeschwindigkeitszug ETR500 hergestellt. Über die Ausschreibung wird denken wir noch eine (parlamentarische) Untersuchung begonnen. Dazu kommt später natürlich mehr in den Nachrichten.

Nehmen wir an dass die Wahl der AnsaldoBreda zwar verständlich ist, dann muss noch klar gewesen sein dass das Fehlen einer Sicherung (back-up) zu Problemen führen kann. Nachdem alle, die Ersatzdienst nicht fahren konnte, weil es keine Sicherung. Wenn die Benelux-Zug sofort entfernt wurde, war eine ähnliche Art von Situation: es gab keine Sicherung für die Fyra. Das bedeutet, dass nach dem 18. Januar keine anständige Alternative für betroffene Reisende verfügbar was. Nur der Thalys (viel seltener dass die Fyra fahren sollte) und einem überfüllten Haltezug (vergleich mit Regionalbahn) zwischen Roosendaal (Niederlande) und Antwerpen (Belgien; die Fahrzeit ist viel länger) geben eine gewisse Erleichterung. Mit der Erfahrung aus dem Fehlen einer Sicherung für die fehlende back-up der TRAXX-Zug, ist es zumindest bemerkenswert dass es keine back-up gibt wenn die Fyra eingeweiht wird.

Eines können wir daher im Asset Management Bereich lernen. Wenn Sie einen kritischen Asset ersetzen, werfen Sie niemals Ihre alten Schuhe weg, bis Sie sicher sind dass die neue Funktionieren.

John de Croon und Ype Wijnia sind Partner bei AssetResolutions BV, einer Firma, die Ype und John gegründet haben. Im Gegenzug geben sie in dieser wöchentlichen Kolumne ihre Ansichten zu allen Aspekten der Asset Management. Die Kolumne werden auf der Website der AssetResolutions veröffentlicht, , <http://www.assetresolutions.nl/de/kolumnen>