

Mit Schwung ins Neue Jahr

Zukunft Bahn – Rückblick und Ausblick

Mit seinem traditionellen Neujahrsempfang am 16. Januar startete BFBahnen Hessen seinen diesjährigen Themenschwerpunkt „Personenverkehr“. Nach den Grußworten des Verbandsvorsitzenden **Wilfried Messner**, der auf aktuelle Probleme der Verkehrspolitik einging (Lang-Lkw, Maut, Bundesverkehrswegeplan, 740 – m Güterzugprogramm) und des Konzernbevollmächtigten des Landes Hessen, **Dr. Klaus Vornhusen**, der die aktuellen Bahn-Ereignisse in und um Frankfurt beleuchtete (insbesondere Infrastruktur), begrüßte der Zweite Vorsitzende von BFBahnen Hessen, Leif Niklas Wulf, die Gastrednerin des Abends, Frau **Birgit Bohle**, Vorsitzende des Vorstands der DB Fernverkehrs AG.

Unter dem Thema „Zukunft Bahn – Rückblick und Ausblick“ ließ Frau Bohle die ca. 80 Gäste und Mitglieder in einem schwungvollen Vortrag an den Erfolgen, Zielen und Zukunftsstrategien des Fernverkehrs der DB teilhaben. Zunächst ging sie auf das Bild der Bahn in der Öffentlichkeit ein, das allen aus den Medien bestens bekannt ist (Verspätungen, zu hohe Preise, schlechter Service). Ein Wandel des Bildes im Bewusstsein der Menschen beginnt bei jedem Mitarbeiter. Durch eine operative Kundenorientierung und digitalen innovativen Lösungen will die DB zu einer sympathischen verlässlichen Bahn werden, deren Ziel es ist, ihren Kunden ein perfektes Reiseerlebnis zu bieten. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt PlanStart, welches mit Knotenkoordinatoren die Anfangspünktlichkeit wichtiger Zugläufe überwacht und bereits gute Erfolge zur besseren Pünktlichkeit beigetragen hat. Ein verbessertes Abfertigerungsverfahren gehört ebenso dazu wie die Optimierung der Baustellenkonzepte.

Eine zentrale Kritik der Reisenden ist immer wieder die mangelnde Information. Bereits im letzten Jahr haben einige Veränderungen dazu beigetragen, den Informationsfluss zu verbessern (Multizuganzeigen an 120 Fernbahnhöfen, DB-Navigator). Ein wichtiges Element für das Wohlfühlen der Reisenden ist der Service im Zug. Hierzu zählen vor allem die Ausstattung der Züge mit WLAN (WIFlonICE), Repeatern (für ein lückenloses Telefonieren im Zug), Sauberkeit der Toiletten sowie der Wunsch der Kunden nach Kinderbetreuungsmöglichkeiten und die Information über Anschlüsse in den Haltebahnhöfen, was Stück für Stück umgesetzt wird.

Schließlich ging Frau Bohle auf die technische Wartung ein. Mit dem Programm RESET begann man im letzten Jahr, mit einer intensiven Einmalbehandlung den Zustand der Fernverkehrsflotte zu verbessern. Das Programm wird dieses Jahr fortgeführt und umfasst ein Volumen von ca. 15 Mio. EUR. Von den Kunden werden die Züge, die RESET durchlaufen haben, positiv bewertet, insbesondere die Neugestaltung der Toiletten gefällt.

Mit der Beschaffung der ICE 4- und Intercity 2-Züge wird die DB für ihre Kunden saubere und störungsfreie Fahrzeuge bieten, die mit mehr Komfort (z. B. Gepäck, Fahrräder, Platz für Familien), geringerem Energieverbrauch und innovativer Antriebstechnik aufwarten. Diese Ersatzbeschaffung ist bitter nötig, um die alten, unzuverlässigen Triebzüge und Reisezugwagen ersetzen zu können.

Die Ziellinien im Fernverkehr für 2017 sind gelegt: nach 71,4% und 78,9% in den vergangenen Jahren wird eine Pünktlichkeit von 81% erwartet. Bei der Kundenzufriedenheit liegt die Zielmarke (nach 75% und 77%) bei 80%.

Nach anhaltendem Applaus und einer regen Diskussion dankte Leif Niklas Wulf der Referentin, Frau Bohle, für den spannenden Vortrag und überreichte ihr als Dankeschön einen Blumenstrauß. Beim anschließenden Buffet im Casino der Adler-Werke konnten sich die Teilnehmer in angenehmer Atmosphäre in fachlichen und persönlichen Gesprächen austauschen.

Planung, Entwicklung, Bau und Inbetriebsetzung des ICE 4

Schon am 8. Februar folgte die nächste Veranstaltung von BFBahnen Hessen über das Projekt ICE 4 und knüpfte damit thematisch an den Neujahrsempfang an. **Ulrich Höbel**, Projektleiter für den ICE 4

aus München gab in einem fachlich und sachlich fundierten Vortrag einen Überblick über Entstehung des Projektes, technische Innovationen, Planungsänderungen bis hin zum Bau der ersten 7 Vorserienzüge, die bereits im Kundenbetrieb getestet werden. Ursprünglich bestand das Konzept (früher ICx genannt) darin, die IC-Züge und die älteren Triebzüge (ICE 1 und ICE 2) mit einer Zug-Plattformstrategie zu ersetzen.

Die Züge sollten unterschiedlich konfigurierbar sein (Anzahl Plätze, Restaurant bzw. Bistro) und Höchstgeschwindigkeiten von 230 bzw. 250 km/h beherrschen. Vom Hersteller wurde ein innovativer Antrieb (PowerCars) vorgeschlagen, der es ermöglicht, die Mittelwagen bausteinmäßig zusammenzusetzen. Innovatives Energiemanagement sowie geringe Life-Cycle-Kosten waren ebenso Vorgaben für das Projekt wie Ausstattungskomfort an Sitzen, Klimatisierung und Fahrgastinformation (FIS). Zum Vertragsabschluss in 2011 wurden 45 siebenteilige (mit 3 PowerCars, 499 Plätzen und 230 km/h) und 85 zehnteilige Triebzüge (mit 5 PowerCars, 724 Plätzen und 249 km/h) bestellt sowie eine Option über weitere Züge abgeschlossen.

Da sich im Verlauf des Projektes die Anforderungen an die Züge änderten, weil die Entscheidung für den Doppelstock-IC gefallen war, verblieb zunächst der Anspruch zum Ersatz der älteren ICE-Züge. Im Laufe der Testphasen wurden über 1:1-Modelle Sitzplatzanordnung, Gepäckablagen und Fahrgastwechselzeiten-Untersuchungen die Grundrisse optimiert. Weniger Sitzplätze im Wagen, dafür in Wagenmitte Gepäckracks beschleunigen den Fahrgastaustausch. So wurde die Bestellung auf 12-teilige Triebzüge als Ersatz für ICE 1 und 7-teilige Triebzüge kuppelfähig als Ersatz für ICE 2 umgewandelt. Auch wurden 3 zusätzliche Design-Konzepte entwickelt, um die Züge mit einem modernen anschaulichen Farb- und Lichtkonzept sowie ausgereifter Fahrgastinformation zu gestalten. Abschließend führte Herr Höbel noch einige technische Details der neuen Zugserie vor.

Im Anschluss berichtete **Michael Bromm**, Leiter Fahrzeugmanagement ICE 4 bei der DB Fernverkehrs AG, über die ICE 4-Premiere am 16.9.2016, die Inbetriebsetzung der Züge sowie die durchgeführten Probandenfahrten. Inzwischen sind zwei Züge auf der Strecke Hamburg – Würzburg – München im fahrplanmäßigen Einsatz.

Für die DB ist der ICE 4 das neue Rückgrat des Fernverkehrs. Ab 2023 werden die Züge systematisch die ICE 1 und 2 ablösen und auch auf Köln – Rhein/Main eingesetzt werden.

Zu guter Letzt führte Herr Bromm mit einigen Bildern der Inneneinrichtungen (Sitzgestaltung, Restaurant und Bordbistro, Piktogramme, Fahrgastinformation, WLAN, Repeater und Entertainment, behindertengerechte Gestaltung sowie Familienbereiche und Fahrradbeförderung) die Innovationen der Züge vor, die eine neue Ära des Reisens mit der Bahn versprechen.

Karl-Heinz Garre
BFBahnen Hessen