



Komfortzone auf Schienen

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 übernimmt die nordbahn den Betrieb der Bahnstrecken Itzehoe–Hamburg und Wrist–Hamburg. Auf diesen 94 Streckenkilometern sind täglich rund 12.000 Fahrgäste unterwegs, denen der neue Betreiber modernsten Komfort bieten möchte. Deshalb investiert die nordbahn rund 115 Millionen Euro in eine neue Werkstatt und in 15 Niederflurtriebwagen vom Typ FLIRT 3, die gerade beim Fahrzeugbauer Stadler in Berlin-Pankow montiert werden.

„Wir liegen
bei der Produktion
im Zeitplan“



Wenn man die Produktionshalle des Fahrzeugbauers Stadler in Berlin-Pankow betritt, wähnt man sich im ersten Moment in einem Science-Fiction-Film. Wie Raumschiffe stehen die aerodynamischen und frisch lackierten Wagenkästen aus Aluminium auf ungefähr 1,50 Meter Höhe aufgebockt in Reih und Glied. Acht davon sind zukünftige Fahrzeuge der nordbahn des Typs FLIRT 3. Dort, wo in gut einem halben Jahr Fahrgäste komfortabel sitzen sollen, erinnert jetzt noch alles an einen entkernten Düsenjet: von Sitzgruppen und Haltestangen keine Spur, viel blankes Metall, und aus unverklebten Fahrzeugdecken quellen überall Dutzende von Kabeln, die zu armdicken Strängen aufgerollt links und rechts in den Fenstern hängen.

„Wir liegen bei der Produktion im Zeitplan“, gibt sich Kai Steinke ganz gelassen. Der Projektleiter arbeitet im Bereich Schienenverkehre bei der BeNEX GmbH, deren 50-pro-

zentiges Tochterunternehmen die nordbahn ist. „Als Holding, die an insgesamt sieben regionalen Mobilitätsdienstleistern beteiligt ist, haben wir viel Erfahrung in der Fahrzeugbeschaffung“, erklärt der Diplomingenieur. Deshalb hat die BeNEX die nordbahn nicht nur bei der Ausschreibung der Strecken Itzehoe–Hamburg und Wrist–Hamburg unterstützt, sondern kümmert sich auch um die Bauüberwachung und darum, dass die bestellten 15 neuen Niederflurzüge in technisch einwandfreiem Zustand geliefert werden.

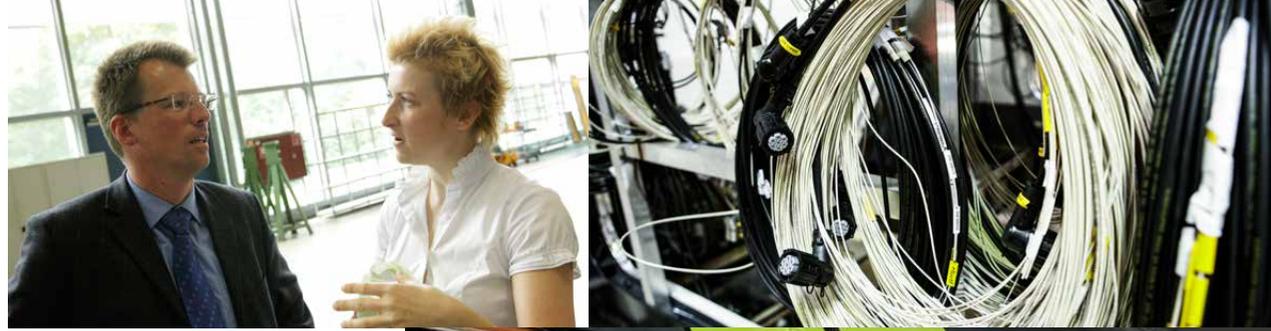
Die FLIRT 3 sollen zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember für die nordbahn unterwegs sein. „Der Betriebswechsel findet in enger Abstimmung mit dem jetzigen Betreiber statt“, sagt Kai Steinke. „Je nachdem, wie wir dann im Zeitplan liegen, ist auch ein gestaffelter Übergang denkbar, aber im Moment planen wir einen tagesgenauen Wechsel.“ Das heißt, wo am Abend des 13. De-

zember noch die Züge der DB Regio gefahren sind, sollen am Morgen des 14. Dezember die brandneuen FLIRT 3 der nordbahn fahren.

Die Modellbezeichnung FLIRT ist übrigens ein Akronym für „Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug“. Flink ist der FLIRT mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h in der Tat. Darüber hinaus ist er in Leichtbauweise aus Aluminium gefertigt. Und was die Innovation angeht, gerät Kerstin Meyer aus der Marketing-Abteilung der nordbahn regelrecht ins Schwärmen:

„Unsere Fahrgäste können sich nicht nur auf zahlreiche Verbesserungen in Sachen Leistung und Qualität freuen, sondern vor allem auf einen extremen Komfortgewinn.“

Neben größeren Fenstern, großzügigeren Durchgangsbereichen und automatischen



Im Zeitplan, aber noch viel zu tun: Bernd Reestorff vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein im Gespräch mit Martina Löbe vom Vertrieb der Stadler Pankow GmbH (links). Rechts: Einer der Kabelstränge, die bis zur ersten Testfahrt noch fachgerecht verlegt werden müssen.

Spaltüberbrückungen an den Türen für barrierefreies Ein- und Aussteigen wurde im FLIRT 3 unter anderem auch die Fahrgastinformation verbessert: Hochauflösende Flachbildschirme informieren jetzt in Echtzeit zum Beispiel über die aktuellen Fahrtdaten und mögliche Anschlussverbindungen. Klimaanlage, luftgefederte Fahrwerke und ein erweitertes Platzangebot sollen für Wohlfühl-Atmosphäre sorgen. Darüber hinaus wurden Sitzplätze mit mehr Beinfreiheit, zusätzlicher Gepäckstauraum und großzügige Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen sowie WC-Anlagen für mobilitätseingeschränkte Personen eingeplant.

Viele dieser Verbesserungen waren bereits in den Ausschreibungsunterlagen so oder so ähnlich festgelegt. „Bei einer Ausschreibung geben wir die technischen Spezifikationen der Fahrzeuge schon sehr genau vor, zum Beispiel die Anzahl der Sitzplätze oder den Sitzabstand“, sagt Dennis Fiedel, Leiter Kommunikation bei der LVS. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft organisiert

im Auftrag des Landes den Nahverkehr in Schleswig-Holstein und ist auch für die Gestaltung der Ausschreibungen und für die Vergabe der Strecken an die regionalen Verkehrsunternehmen verantwortlich.

„Allerdings haben auch wir keine uneingeschränkte Gestaltungsfreiheit, sondern müssen uns an den Gegebenheiten der auf dem Markt verfügbaren Fahrzeuge orientieren“, sagt Dennis Fiedel. Auch der Fahrplan für die neuen Fahrzeuge liegt durch die Schieneninfrastruktur weitgehend fest.

Damit für die neuen Züge auch ausreichend Fahrzeugführer und Zugbegleiter vorhanden sind, wird die nordbahn einen Teil des Personals des bisherigen Betreibers übernehmen und zusätzliche Mitarbeiter einstellen beziehungsweise ausbilden.

„Insgesamt haben wir 40 zusätzliche Triebfahrzeugführer ausgebildet“,

sagt Kerstin Meyer vom nordbahn-Marketing. Das ent-



spricht in etwa dem Kontingent, das zum Betreiben der beiden neuen Strecken nötig ist.

„Bevor wir überhaupt an einer Ausschreibung teilnehmen, fragen wir uns natürlich als Erstes, ob die jeweiligen Vorgaben für uns umsetzbar sind“, sagt Projektleiter Kai Steinke. Sind die technischen Voraussetzungen in Ordnung, wird als Nächstes die wirtschaftliche Machbarkeit unter die Lupe genommen, bevor – in diesem Fall in Zusammenarbeit mit dem Fahrzeugbauer Stadler – ein konkretes Angebot abgegeben werden

kann. Ein zeit- und personalaufwendiges Rechenexempel, das viel technisches, juristisches und finanzielles Fachwissen erfordert.

Dabei wird eigentlich kaum einmal ein Angebot abgegeben, das zu 100 Prozent mit der ursprünglichen Ausschreibung übereinstimmt. „Eigentlich gibt es immer kleinere Anpassungswünsche“, sagt Kai Steinke. „Wir versuchen, durch ergänzende Vorschläge ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das am Ende besonders fahrgastfreundlich ist und auch

wirtschaftlich funktioniert“, sagt der Diplom-Ingenieur. „Natürlich gibt es bei einigen unserer Vorgaben noch Spielraum“, bestätigt auch Dennis Fiedel von der LVS. „Allerdings nur nach oben, also in Richtung mehr Fahrgastkomfort und höhere Qualität.“ Im Fall der nordbahn-Züge wurde in erster Linie an der Anordnung einzelner Elemente gefeilt: an den Flächen für die Gepäckaufbewahrung zum Beispiel oder an der Position der Sitzplätze. Die sind jetzt so angeordnet, dass die Fahrgäste freien Blick aus den großflächigen Fens-

Der FLIRT

Die BeNEX GmbH hat für die nordbahn insgesamt 15 Fahrzeuge des Typs FLIRT 3 bestellt – sieben fünfteilige und acht sechsteilige. Die folgenden technischen Daten beziehen sich auf die sechsteilige Baureihe.

- Spurweite: 1.435 mm*
- Fahrzeugbreite: 2.880 mm*
- Fahrzeughöhe: 4.120 mm*
- Sitzplätze: 320*
(1. Klasse: 24; 2. Klasse: 296)
- Stehplätze: 330*
- Antrieb: 4 x 750 kW*
- Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h*

tern haben – und möglichst niemand auf eine Strebe oder Wand gucken muss.

„Der größte Aufwand bestand für uns in der konkreten Umsetzung der Gestaltungsrichtlinien. Insbesondere bei der Innenausstattung“, sagt der Leiter des Bereichs Kommunikation. Dafür arbeitete die LVS erstmalig mit erfahrenen Fahrzeugdesignern der baden-württembergischen TRICON-Design AG zusammen. Dabei ging es unter anderem um die Stoffe der Sitzbezüge, das Material der Fußböden und die Gestaltung

Nägele begutachtete FLIRT-3-Produktion

Dr. Frank Nägele, Staatssekretär des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, hat sich persönlich vom Fortschritt der FLIRT-3-Produktion überzeugt. Gemeinsam mit nordbahn-Geschäftsführer Peter Steinhart und Stadler-Geschäftsführer Michael Daum besuchte Nägele Anfang Juni die Produktionshallen von Stadler in Berlin-Pankow und zeigte sich bei einem ausgiebigen Rundgang mit dem Stand der Arbeiten hochzufrieden.



der Kopfstützen (siehe dazu das Interview auf Seite 11).

Die Ausschreibung der beiden Strecken hatte 2011 stattgefunden, den Zuschlag erhielt die nordbahn Anfang 2012.

„Generell plant man in der Fahrzeugbeschaffung mit einem Zeitraum von zweieinhalb bis drei Jahren von der Bestellung bis zur Auslieferung der Fahrzeuge“,

sagt Kai Steinke. Das liegt unter anderem daran, dass viele Bauteile sehr lange Lieferzeiten haben wie zum Beispiel Radsätze oder Drehgestelle. „Auch Stromrichter und andere große technische Komponenten produzieren die Hersteller nur auf Bestellung“, erklärt der Projektleiter der BeNEX GmbH.

Im Fall des FLIRT 3 wurden nach der Bestellung zunächst die Wagenkästen aus Aluminium gefertigt und montiert.

Jetzt werden bei Stadler Elektronik und Inneneinrichtung eingebaut, bevor anschließend sämtliche technischen Funktionen geprüft werden. „Dabei profitieren wir davon, dass Fahrzeuge dieser Baureihe bereits in Bayern in Betrieb sind“, sagt Kai Steinke. Dann werden die Gutachten für baugleiche Elemente nicht komplett neu beauftragt, sondern können übernommen werden. Nächster Meilenstein nach der technischen Prüfung ist die Zulassung der Fahrzeuge für Schulungs- und Probefahrten ohne Fahrgäste – sodass sich die Fahrzeugführer mit dem neuen Fahrzeugtyp vertraut machen können.

Dreizehn Jahre lang sind die neuen Züge dann ab Dezember für die nordbahn unterwegs. So lange läuft der Vertrag für den Betrieb der Strecken Itzehoe–Hamburg und Wrist–Hamburg. „Insgesamt haben die Fahrzeuge eine Lebensdauer von ungefähr 25 bis 30 Jahren“, sagt Kai Steinke. Eine

Teilnahme an einer erneuten Ausschreibung dieser Strecken im Jahr 2027 wäre also theoretisch mit der gleichen Fahrzeugflotte möglich – sollten sich die Ansprüche bis dahin nicht grundlegend ändern. Allerdings müssten Außenlackierung und Interieur dann aktualisiert werden. Denn sämtliche Fahrzeuge waren gerade frisch in mittlerweile veraltetem NAH.SH-Grün und -Grau lackiert, als sich die Design-Vorgaben des Landes änderten. LVS-Kommunikationsleiter Dennis Fiedel nimmt das mit Humor: „Wir haben bei diesem Projekt ja zum ersten Mal mit Fahrzeugdesignern, Bahnunternehmen und Fahrzeughersteller zusammengearbeitet – und das sehr gut und konstruktiv. Ich gehe davon aus, dass sich der Aufwand bei der Umsetzung des neuen Designs dann deutlich verringern wird. Der ‚echte Norden‘ kommt dann bei den Zügen erst etwas später.“

Der Anwalt des Fahrgastes

Die TRICON Design AG betreut Kunden in Sachen Fahrzeug- und Produktdesign sowie Innenarchitektur. Eine Spezialität der Baden-Württemberger ist die Arbeit für Unternehmen aus den Bereichen Transportation, öffentlicher Nah- und Regionalverkehr. Diplom-Industriedesigner Roland Dreßel arbeitete als Projektleiter von TRICON gemeinsam mit der LVS am Fahrzeugdesign der neuen FLIRT-3-Züge der nordbahn.

Herr Dreßel, was kann man an modernen Zügen wie dem FLIRT 3 eigentlich noch gestalten? Jede Menge (lacht). Natürlich ist so ein Zug ein Serienprodukt, aber mit Variationsmöglichkeiten. Dadurch, dass wir zusammen mit der LVS schon im Vorfeld ein klares Fahrzeugkonzept erarbeitet hatten, konnten wir Designer auch hier viel Positives für die Fahrgäste bewirken.

Haben Sie ein Beispiel?

Irgendwann müssen wir entscheiden, wo genau wir das WC, den Mehrzweckbereich oder die erste Klasse positionieren. Zur Zugmitte hat der Fahrgast den leichteren Zugang, am Ende des Zuges gibt es dagegen kaum Durchgangsverkehr. Wir haben uns dafür entschieden, der ersten Klasse mehr Ruhe zu gönnen und die Zugänglichkeit von WC und Rollstuhlplätzen zu optimieren.

Inwiefern mussten Sie auf Wirtschaftlichkeit achten?

Mein Eindruck war, dass für alle Beteiligten der Komfort für die Fahrgäste deutlich wichtiger war als die Ausnutzung des letzten Zentimeters.

Woran machen Sie das fest?

Zum Beispiel an der Anordnung der Sitzplätze. Wir haben darauf eingewirkt, dass die Fahrgäste nicht aus Platzgründen auf Streben oder Wände gucken müssen, sondern von möglichst vielen Sitzplätzen aus einen freien Blick nach draußen haben.

War das schwierig durchzusetzen?

Überhaupt nicht. Meiner Erfahrung nach spielen dabei auch die Vorgaben der Aufgabenträger eine große Rolle – also in diesem Fall die der LVS. Je detaillierter die Vorgaben, desto sensibilisierter sind alle Beteiligten dem Thema Komfort gegenüber. Ich bin mir sicher, dass mit dem Ergebnis im FLIRT 3 auch die Fahrgäste zufrieden sein werden.