

UMBAU DER ZÜGE FÜR DAS NETZ ELBE-SPREE

Nachhaltigkeit konkret

In Hennigsdorf werden Talent 2-Fahrzeuge für das Netz Elbe-Spree modernisiert

Die konsequente Mobilitätswende ist das Gebot der Stunde: mehr Verkehr auf der Schiene, schonender Umgang mit Ressourcen, mehr Nachhaltigkeit. Weil die Mobilitätswende nicht von allein funktioniert, investieren die Länder Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt viel Geld in moderne Fahrzeuge, und in allen Bereichen setzen engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Ideen und ihre Kraft ein, damit die Herausforderung gelingt. In punkt 3 stellen wir in loser Folge Projekte und die Menschen vor, die sie vorantreiben.

Nachhaltigkeit ist eine der großen Forderungen unserer Zeit. Lebensmittel, Kleidung, ja auch Spielzeug sollen nachhaltig produziert werden. Also umweltfreundlich, ressourcenschonend und langlebig. Dass auch bei der Bahn Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle spielt, erfahren wir von Volker Mollenhauer. Er ist im Hennigsdorfer Werk des französischen Konzerns Alstom verantwortlich für die Modernisierung von 41 Triebwagen vom Typ Talent 2 für DB Regio Nordost. Er hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge pünktlich und in bester Qualität zur Inbetriebnahme des Netzes Elbe-Spree auf den Linien RE7, RB20, RB21, RB22 und RB23 zur Verfügung stehen. Das ist zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022.

„Das gesamte innere und äußere Erscheinungsbild der Talent 2-Züge ist wie neu. Dazu gehören, wie gesagt, Sitze, Fußboden und Haltestangen, ferner WLAN sowie mehr Platz für Fahrräder und Gepäck. Zusätzliche Kameras bieten allen Fahrgästen mehr Sicherheit. Außen lenken große Piktogramme Reisende mit Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen oder sperrigem Gepäck in die Multifunktionsbereiche. Die werden einigen Umbauten unterzogen, um mehr Platz speziell für Fahrräder zu schaffen. Die Fahrgastinformationen erscheinen nun auf deutlich größeren Monitoren, die durch ihre neuen Positionen außerdem eine bessere Lesbarkeit garantieren.“

Volker Mollenhauer, verantwortlich für die Modernisierung von 41 Triebwagen vom Typ Talent 2 für DB Regio Nordost



Volker Mollenhauer (l.), bei Alstom verantwortlich für die Modernisierung von 41 Triebwagen, und Olaf Möller, Projektleiter Fahrzeugumbau bei DB Regio.

Herr Mollenhauer, was bedeutet für Sie ganz persönlich Nachhaltigkeit?

Volker Mollenhauer: Bei uns in der Familie wird möglichst nichts weggeworfen. Wo es nur geht, bauen wir selbst und reparieren auch. Ich stamme aus einer Tischlerfamilie, bin von Beruf Elektriker und gebe handwerkliche Fähigkeiten selbstverständlich an die Kinder weiter. Selbst kaputte Mobiltelefone werden bei uns, wenn möglich, selbst repariert.

Und wie sieht es in Ihrer beruflichen Tätigkeit aus?

Volker Mollenhauer: Dass die Modernisierung der Talent 2-Triebwagen in Hennigsdorf überhaupt stattfin-

det, ist bereits ein deutliches Zeichen für nachhaltiges Denken bei der Deutschen Bahn. In einem solchen Projekt engagiere ich mich gern. Zumal dabei der Standort Hennigsdorf eine wichtige Rolle spielt. Schließlich ist Regionalität ein wichtiger Faktor der Nachhaltigkeit: kurze Wege ins Werk und ebenso kurze Wege zurück auf die Strecken, und der Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region spielt natürlich auch eine große Rolle.

Was bedeutet das Modernisierungsprogramm praktisch?

Volker Mollenhauer: Die Triebwagen, die zu uns kommen, haben rund zehn Jahre „auf dem Buckel“. Nach dieser Zeit haben sie sich eine Verjüngungskur redlich verdient. Aber sie sind noch viel zu jung, um zum alten Eisen zu gehören. Es wäre Verschwendung, sie zu verschrotten. Mit Nachhaltigkeit hätte das jedenfalls nichts zu tun. Also fiel bei DB Regio die richtige Entscheidung für den Umbau vorhandener Fahrzeuge, das heißt für deutliche Verbesserungen im Fahrkomfort und die Aufrüstung auf den modernsten Stand der Technik.

Woran denken Sie dabei?

Volker Mollenhauer: Es ist ja

nicht nur der physische Verschleiß, der sich bemerkbar macht. Auch die Ansprüche an das heutige Reisen sind gewachsen. Die Fahrgäste erwarten zu Recht mehr Komfort und mehr moderne Technik – ich sage nur: Stromversorgung und WLAN für die Computer, bessere Ausstattung der Mehrzweckabteile zum Beispiel für mehr Fahrräder.

Wie muss man sich eine solche Modernisierung vorstellen?

Volker Mollenhauer: Die kompletten Züge kommen zu uns nach Hennigsdorf ins Werk. Die gesamte Modernisierung – einschließlich der Untersuchung der Drehgestelle, der Auffrischung der Innenräume und der neuen Lackierung an den Außenflächen – dauert für einen dreiteiligen Zug 30 Arbeitstage und für einen fünfteiligen 50 Arbeitstage. Die Arbeiten finden in der gleichen Halle statt, in der die Züge vor rund zehn Jahren gebaut wurden. Hier erleben wir schon einmal Nachhaltigkeit. Wir können uns auf vorhandene Konstruktions- und Produktionsunterlagen stützen, sogar viele der heute Beteiligten waren schon bei der Fertigung dabei. Wir haben für den Umbau ein eigenes Konzept entwickelt, das unter anderem den innerbetrieblichen Transport reduziert.

Geht also ein Umbau einfacher vonstatten als ein Neubau?

Volker Mollenhauer: So kann man das nicht sagen. Gegenüber dem Zusammenbau fertiger, fabrikneuer Komponenten, stellt die Modernisierung wesentlich komplexere Anforderungen. Bei den Arbeiten geht es längst nicht so sauber zu, es muss immer neu entschieden werden, was noch verwendet werden kann und was nicht. Hier

sind Lösungen mit hohem technischem Anspruch gefragt. Da zeigt sich der Vorteil, wenn man sich auf eingearbeitete Fachkräfte verlassen kann.

Und trotzdem ist die Modernisierung kostengünstiger?

Volker Mollenhauer: Kostengünstiger und vor allem nachhaltiger und umweltfreundlicher.

Wie das?

Volker Mollenhauer: Ich möchte das an zwei Beispielen erläutern. Zum einen die Sitze. Die gründliche Aufarbeitung erfolgt vor Ort. Neue Sitze hätten aus Kassel herangeschafft werden müssen. Bei 10.000 benötigten Sitzen wären das etwa 180 Fahrten zu jeweils rund 400 Kilometer. Grob gerechnet ist das zweimal der Äquatorumfang. Also eine gewaltige Einsparung an Ressourcen und CO₂-Ausstoß. Da sind die Produktionskosten und die dabei entstehenden Emissionen für die Sitze nicht einmal einberechnet. Noch ein Beispiel gefällig?

Ja, bitte.

Volker Mollenhauer: Wir bleiben im Innenraum und schauen nach unten. Auch bei den Bodenbelägen stand die Entscheidung „Aufarbeiten durch Tiefenreinigung“ oder „alles neu“. Wir sprechen hier über rund 7.500 Quadratmeter Fußbodenbelag pro Zug. Der hätte nicht nur neu eingekauft werden, sondern der alte auch noch teuer entsorgt werden müssen. Nur wo die Schäden nicht beseitigt werden können, wird neuer gegen alten Belag ausgetauscht. So summiert sich eins zum anderen und am Ende werden Millionen gespart sowie Ressourcen geschont. Deshalb wird Nachhaltigkeit bei der Bahn ganz großgeschrieben.

Kostenfreie Fahrt für Ukrainer:innen

DB und VBB zeigen Solidarität mit den Geflüchteten

Die europäischen Bahnen bieten gemeinsam mehrere Routen an, um die Geflüchteten aus der Ukraine in Sicherheit zu bringen. Reisende mit ukrainischem Pass oder Personalausweis können rund 40 internationale Fernzüge nutzen, um aus Polen, Österreich und Tschechien nach Deutschland zu fahren. Zusätzlich hat die Deutsche Bahn (DB) seit 3. März zwischen dem Grenzbahnhof Frankfurt (Oder) und Berlin einen Shuttleverkehr eingerichtet. Die hier eingesetzten Züge fahren sechsmal täglich. Die Weiterreise innerhalb Deutschlands erleichtert das Ticket „helpukraine“. Das kostenlose Ticket ist in allen DB Reisezentren und DB Agenturen erhältlich und gilt für die Fahrt im Fern- und Nahverkehr zu jedem Zielbahnhof.



Foto: DB AG / Volker Emerleben

Geflüchtete Menschen mit ukrainischen Ausweisdokumenten, die zunächst in Berlin und Brandenburg bleiben, können mit allen Bussen und Bahnen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) kostenfrei fahren. Die Regelung gilt vorerst befristet bis zum 31. März 2022.

DB, VBB und alle Beteiligten schließen sich damit der breiten Solidaritätsbewegung an und möchten den geflüchteten Menschen aus der Ukraine eine einfache und kostenfreie Mobilität ermöglichen.

INFO

Die Deutsche Bahn informiert Geflüchtete und Angehörige ab sofort auch mehrsprachig über die Website → bahn.de/helpukraine sowie über die Kundenhotline ☎ 030 2970.

In Berlin Ankommende und Helfende finden hier wichtige Informationen: → berlin.de/ukraine

Fachexpertise aus der Region für die Region

Der französische Konzern Alstom ist weltweit das zweitgrößte Unternehmen für Bahntechnik. Zudem ist es Deutschlands einziger Hersteller von Infrastruktur-, Signal- und digitalen Mobilitätslösungen, der Wartung, Service und Modernisierung aller Nahverkehrszüge und deren Komponenten für Baureihen aller Hersteller sowie Informationssysteme anbietet. Das Unternehmen beschäftigt in Deutschland rund 9.600 Mitarbeiter an 13 Standorten in Deutschland. Einer dieser Standorte ist Hennigsdorf mit 2.200 Mitarbeitern. Hier werden die Talent-2-Fahrzeuge der DB Regio Nordost für das Netz Elbe-Spree umgebaut.