

Langjährige Erfahrung

Mit 35 neuen Talent 2 übernehmen National Express und IntEgro Verkehr zum Fahrplanwechsel 2015/16 zwei Strecken in Nordrhein-Westfalen. Der erste Zug ist bereits fertig.

TEXT: TIM SCHULZ FOTOS: REGIONALVERKEHR

Eine neue Farbkombination belebt ab Ende 2015 den SPNV in Nordrhein-Westfalen. Die National Express Rail GmbH übernimmt zusammen mit der IntEgro Verkehr GmbH auf dem Rhein-Münsterland-Express (RE 7) und auf der Rhein-Wupper-Bahn (RB 48) die Leistungen von DB Regio. Eingesetzt werden zehn drei- und 25 fünfteilige Bombardier-Talent-2-Triebzüge, die in den britischen Nationalfarben Blau, Weiß und Rot lackiert sind. Die National Express Rail GmbH ist das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen des britischen Bus- und Bahnanbieters National Express. Unter dem Motto »Kein Linksverkehr. Ansonsten very British.« wurde der erste dreiteilige Triebzug am 28. November 2014 im Bombardier-Werk Hennigsdorf vorgestellt.

Das Einsatzgebiet

Der RE 7 verkehrt von Krefeld über Neuss nach Köln, bevor er seine Fahrt in nordöstlicher Richtung über Solingen, Wuppertal, Hagen, Hamm und Münster nach Rheine fortsetzt. Die RB 48 führt von Bonn-Mehlem über Köln, Leverkusen und Solingen nach Wuppertal-Oberbarmen. Nach einer europaweiten Ausschreibung hatten der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie die beiden Zweckverbände Nahverkehr Westfalen-

Lippe (NWL) und Nahverkehr Rheinland (NVR), die Leistungen Anfang 2013 an die Bietergemeinschaft aus National Express und IntEgro vergeben. Beide Unternehmen konnten sich mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen die Konkurrenz durchsetzen, so die drei Aufgabenträger in einer Pressemitteilung vom 6. Februar 2013. Der Verkehrsvertrag beginnt am 13. Dezember 2015 und läuft über 15 Jahre. Der RE 7 wird künftig wochentags auch zwischen Münster und Rheine im Stundentakt verkehren. Außerdem wird die RB 48 in der Hauptverkehrszeit den Abschnitt Bonn-Mehlem – Köln häufiger bedienen und bis Wuppertal-Oberbarmen verlängert.

Die Betriebsqualität, insbesondere die Pünktlichkeit auf der Linie RE 7, soll durch die erhöhten Anforderungen an die neuen Fahrzeuge deutlich verbessert werden. So war in der Ausschreibung vorgegeben, dass eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern (heute 140 Stundenkilometer) erreicht werden muss. Hierdurch und durch ein deutlich verbessertes Beschleunigungsverhalten sollen die negativen Auswirkungen des häufig verspäteten Fernverkehrs auf der Achse Köln – Wuppertal – Hamm besser kompensiert werden können. Die Anforderungen sind hoch: Künftig werden alle Verspätungen über zwei Minuten vertraglich pönalisiert, das heißt dem Verkehrsunternehmen werden die Zuschüsse gekürzt. Insgesamt sollen auf dem RE 7 510 Sitzplätze (mindestens 30 mehr als heute) und auf der RB 48 bis zu 415 Sitze pro Fahrt angeboten werden. Zur Verbesserung der Sicherheit werden nach 19 Uhr alle Züge von Kundenbetreuern begleitet.

Die neuen Fahrzeuge

Unter dem britischen Farbleid steckt ein europäischer Zug: Die Wagenkastenrohbauten stammen beispielsweise aus dem Bombardier-Werk Ceská Lípa (Tschechien), die Drehgestelle vom Typ Bombardier FLEXX Compact aus dem Werk Siegen und die elektrischen Antriebskomponenten aus Västerås (Schweden). Endmontage und Inbetriebnahme der Züge erfolgen am Standort Hennigsdorf. Technisch entsprechen die Talent 2 den bekannten Einheiten für DB Regio.

Um einen schnellen Fahrgastwechsel sicherzustellen, verfügen die Mittelwagen pro Seite über zwei Doppeltüren. Die Endwagen sind mit einer Doppeltür ausgestattet. Beim 56,2 Meter langen Dreiteiler stehen somit vier, beim 88,4 Meter langen Fünfteiler acht Einstiege pro Seite bereit. Die Einstiegshöhe



Very British: In Blau, Weiß und Rot präsentieren sich die Talent 2 für National Express. Bestellt sind zehn Drei- und 25 Fünfteiler.

beträgt 80 Zentimeter über Schienenoberkante (SO). An jeder Tür gibt es zwei automatische Schiebetritte in 57,5 und 77,5 Zentimeter Höhe über SO, sodass an allen Bahnsteigen bis 96 Zentimeter Höhe gehalten werden kann.

Barrierefrei ausgelegt ist jeweils der zentrale Mittelwagen, der über einen großen Mehrzweckbereich mit zwei Rollstuhlplätzen, eine behindertengerechte WC-Anlage und Stellplätze für Reisende mit Fahrrad verfügt. Eine durch das Zugpersonal zu bedienende Klapprampe kann von innen und außen über speziell markierte Taster angefordert werden. Diese stammen ebenso wie die Türtaster von TSL-ESCHA.

Very British wirken auch die Innenräume. Die Fahrgäste nehmen Platz auf Einzelsitzen vom Typ Match des Herstellers Franz Kiel GmbH, die mit Armlehnen und Kopfstützen ausgestattet sind. In die blauen Polsterbezüge ist das National-Express-Logo eingnäht, in der 1. Klasse sind die Sitze dunkelblau gemustert. Wände und Decken sind weiß vertäfelt. Rot lackiert sind die Haltestangen, Warmmarkierungen an Stufen- und Podesten sowie die Innenseiten der Türen. Ein echter Hingucker ist der Fußboden in Holzoptik. Auch in der 2. Klasse sind die Sitzabstände für einen Regionalzug großzügig bemessen. Einziges Manko: Tische oder Klappische fehlen. Diese gibt es nur in der 1. Klasse. Im Dreiteiler werden in einem der beiden Endwagen acht 1.-Klasse-Sitze angeboten, im Fünfteiler insgesamt 16 Plätze. Die Fünfteiler verfügen im Endwagen mit dem 1.-Klasse-Abteil zudem über eine zweite WC-Anlage. Im anderen Endwagen bieten die Fünfteiler einen zusätzlichen Mehrzweckbereich zur Fahrradmitnahme. Die Dreiteiler haben 160 Sitzplätze, die Fünfteiler 255. Werden zwei Fünfteiler miteinander verbunden – die Züge verfügen über Scharfenberg-Kupplungen des Herstellers Voith –, ergeben sich die in der Ausschreibung geforderten 510 Sitzplätze.

Für die 35 Talent 2 erhält Bombardier 170 Millionen Euro zuzüglich Ersatzteile. Erneut greift das Fahrzeugfinanzierungsmodell der Aufgabenträger: Zwar werden die neuen Züge von National Express und IntEgro Verkehr beschafft, anschließend jedoch an den VRR und NWL weiterveräußert. Die Aufgabenträger werden Eigentümer, übernehmen die Finanzierung und verpachten die Talent 2 dem Betreiber während der Betriebslaufzeit. Nach Vertragsende werden die Einheiten einem neuen Betreiber zur Verfügung gestellt. Dieses Verfahren kam bereits bei der RB 47 Solingen – Remscheid – Wuppertal zum Einsatz, auf der Abellio Rail mit neun Coradia Lint fährt.

Der neue Betreiber

Die National Express Group mit Sitz in Birmingham beschäftigt 40.000 Mitarbeiter weltweit und operiert in den Märkten Großbritannien, USA, Spanien, Marokko und Deutschland. Im Vereinigten Königreich ist National Express insbesondere als Fernbusanbieter bekannt, auf der Schiene wird unter der Marke c2c (City to Coast) zurzeit nur auf drei Strecken von London Fenchurch Street nach Southend, Shoeburyness und Grays gefahren. Im Juni 2014 war der Verkehrsvertrag auf diesen Linien ab November 2014 für weitere 15 Jahre an National



Oben: Per Taster von TSL-ESCHA können Rollstuhlfahrer eine durch das Zugpersonal zu bedienende Klapprampe anfordern. Unten: An den Steckdosen unter den Kiel-Sitzen können die Fahrgäste ihre kleinen elektronischen Reisebegleiter aufladen.

Express vergeben worden. Unter der Marke city2city war das Unternehmen seit Anfang 2013 auch auf dem deutschen Fernbusmarkt aktiv, hatte nach Verlusten in Millionenhöhe im Oktober 2014 aber das Handtuch geworfen. Die Deutschlandtochter National Express Rail GmbH war hiervon nicht betroffen. Die IntEgro Verkehr GmbH ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem vogtländischen Reichenbach, das eine Zulassung für den Güter- und Personenverkehr besitzt. Es verfügt über zwei moderne Siemens-Diesellokomotiven und ist zurzeit ausschließlich im Güterverkehr aktiv.

In Deutschland will National Express auch auf anderen Linien Fuß fassen: »Wir wollen unser Deutschland-Geschäft weiter ausbauen«, sagte Tobias Richter, Geschäftsführer der National Express Rail GmbH, zur Präsentation des ersten Talent 2 in Hennigsdorf. »Dabei setzen wir auf ein starkes Team hier in Deutschland und unsere langjährige Erfahrung als einer der renommiertesten Zugbetreiber in Großbritannien«. c2c gilt seit Jahren als »most punctual train operator in the country«: Jährlich verkehren bis zu 96,7 Prozent aller Züge pünktlich. In Deutschland dürfte die Herausforderung etwas größer sein – anders als bei c2c müssen sich die sehr britischen Züge die Gleise mit unterschiedlichen (Nahverkehrs-)Betreibern, langsamen Güterzügen sowie schnellen IC und ICE teilen. ■