

Es war eine sehr lange Pause: Vier Jahre hat es coronabedingt gedauert, bis die Leitmesse für Verkehrstechnik, die Innotrans, wieder stattfinden konnte. Seit Dienstag treffen sich Branchenvertreter aus aller Welt, um „Produkte zu sehen, zu hören, zu riechen“, wie der Chef der Messe Berlin, Martin Ecknig, formuliert. Nun geht es bei Bussen und Bahnen weniger um Hören oder Riechen – hier gilt: Weniger ist mehr. Doch Probesitzen, wie Ecknig ergänzt, kann man natürlich auf dem Messegelände, das nicht nur über 42 Innotrans-Hallen, sondern auch noch über 3,5 Kilometer Gleise für Schienenfahrzeuge verfügt. 2834 Aussteller aus 56 Ländern bilden mit 250 Weltneuheiten die breite Palette einer Industrie ab, die von Zugproduzenten über Infrastrukturanbieter bis zu Dienstleistern reicht.

Mit dem Messeleitspruch „The Future of Mobility“ will man in Berlin deutlich machen: Der Schiene gehört die Zukunft. In Deutschland mögen viele angesichts des desaströsen Zustands der Deutschen Bahn gerade daran zweifeln. Doch EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean, die ebenso wie Verkehrsminister Volker Wissing an der Eröffnung teilnahm, versichert: „Die Schiene wird in den kommenden Jahren im Mittelpunkt der europäischen Verkehrspolitik stehen.“

Davon profitieren nicht nur die Bahnbetreiber. Davon profitiert auch die Bahnindustrie. „Bahnindustrie ist Klimaschutzindustrie“, wirbt der deutsche Branchenverband VDB. Das europäische Ziel der Klimaneutralität bis 2050 werde in den nächsten Jahren die Nachfrage in allen Marktsegmenten antreiben, erwartet der Präsident der europäischen Branchenvereinigung UNIFE, Philippe Citroën. Schon jetzt freuen sich viele Hersteller über Rekordumsätze und volle Auftragsbücher. In den kommenden Jahren werde der Weltmarkt jährlich um weitere 3 Prozent wachsen und 2025 ein Volumen von knapp 211 Milliarden Euro erreichen, so Citroëns Prognose.

Mit Blick auf das Klimaargument zählt die eigene Nachhaltigkeit auch in Berlin zu den großen Themen. In Deutschland sind zum Beispiel erst 61 Prozent der Strecken elektrifiziert – aber ein durchgehender Ausbau käme zu teuer, und Dieselloks gehören nicht nur nach Einschätzung der Industrie auf Abstellgleis. „Überall da, wo es Lücken bei der Elektrifizierung gibt, bietet sich der Einsatz von Wasserstoffzügen und Batteriefahrzeugen an“, sagt Rüdiger Wendt vom Verein Deutscher Ingenieure (VDI). Auf kürzeren Strecken die Batterie, auf längeren der Wasserstoff.

Entsprechend umfangreich ist das Angebot auf der Innotrans. Branchenriese Siemens Mobility, Lieferant der ICs für die Deutsche Bahn, zeigt mit dem Nahverkehrsmodell Mireo Plus H die nächste Generation von Wasserstoffzügen sowie den Mireo Plus B, der mit einem modularen Batteriesystem ausgestattet ist. Der wasserstoffbetriebene Personenzug Coradia iLint des Wettbewerbers Alstom ist in Deutschland schon im



Achtung, Schienenverkehr: Auf der Innotrans in Berlin sind die Ausstellungsobjekte größer als üblich.

Foto dpa

Die Zukunft des Zuges

Auf der Innotrans in Berlin demonstriert die Bahnindustrie, wie der Schienenverkehr demnächst aussehen soll. Wasserstoff spielt auf jeden Fall eine wichtige Rolle – und vielleicht gibt es bald „Bürokabine“ und „Stammtischbereiche“ im Zug. *Von Thiemo Heeg, Berlin*

kommerziellen Einsatz. Stadler stellt zum ersten Mal seinen mit Wasserstoff betriebenen Triebzug Flirt H2 für den amerikanischen Personenverkehr vor. Der japanische Hersteller Hitachi hat bei seinem Personenzug zusätzlich noch eine Batterie an Bord und damit drei Antriebsarten in einem Zug.

Es geht in Berlin viel um Antriebe, aber nicht nur. Den Zugpassagier dürfte noch mehr interessieren: Wie fahre ich morgen Bahn? Der DB-Ableger Südostbayernbahn (SOB) hat einen Ideenzug entwickelt, der mögliche Antworten bieten soll und den man auch gleich als „Weltneuheit“ und „Revolution des Bahnfahrens“ verkauft. Das ist wohl etwas sehr hoch gegriffen – aber zumindest eröffnet das Konzept einige interes-

sante Vorschläge. So gehen im Ideenzug, wie es heißt, zehn verschiedene Bereiche mit Neuentwicklungen auf unterschiedliche Bedürfnisse der Fahrgäste ein. In vier „Bürokabine“ kann demnach in Ruhe hinter verschlossener Tür gearbeitet werden. Wer darauf keine Lust hat, darf im „Stammtischbereich“ gemütlich mit Kollegen, Freunden oder Mitfahrern zusammensitzen.

Apropos sitzen: Alle Sitze im Ideenzug sind neu entwickelt und im Design gestaltet. Für die erste Klasse wird ein „neuer Luxus“ versprochen sowie „eine extra Relax-Portion in den Entspannungssitzen“. Nicht nur über die Zugausstattung macht man sich auf der Innotrans Gedanken. Der Oberpfälzer Hersteller Grammer, der auch Autoteile pro-

duziert, stellt in Berlin seine Produktfamilie „Ubility One“ für Bus- und Bahnsitze vor. Sie wurde „mit Fokus auf Menschen und ihre Nutzungsprofile im ÖPNV entwickelt“, wird versprochen. Wer mittlere oder längere Strecken absolviert, darf den „Ubility Air“ nutzen, einen sogenannten Leichtbausitz in Twinsheet-Technologie: „Außen- und Innenschale bilden eine stabile, komfortable Struktur mit Luftkammern und nur vier Kilogramm Gesamtgewicht.“ Eher pragmatisch kommt der „Ubility Shift“ daher, eine Lösung der nächsten Generation rund um den Ein- und Ausgang. Es handelt sich um gepolsterte, körperhohe Stützen zum Anlehnen, Haltegriffe und eine „clevere Kinematik“, mit der sich eine kleine Sitzfläche ausfahren lässt.

Sitze sind das, was jeder Kunde als Erstes in einem Zug sieht. Doch auf der Innotrans geht es auch tief in die unsichtbaren Bereiche des Schienen- und Bahnwesens. Der Anbieter Armacell wirbt mit einer superdünnen, hochleistungsfähigen Wärmedämmung. Barantech aus Israel bietet für die berührungslose Türöffnung eine „robuste und hygienische Alternative zu herkömmlichen Schaltern und Tastern“. Bio-Circle Surface Technology will mit einer Edelstahlanlage und dem „Power Cleaner DB“ die Reinigung von Frischwassersystemen in Zügen erleichtern. Die Beispiele zeigen: Die Bahnindustrie und ihre Zulieferer beackern ein weites Feld – eines freilich, das verspricht, zukunftsfähig zu sein.