



Der Wasserstoffzug iLINT wird zukünftig im Werk von DB Regio in Frankfurt am Main gewartet

Fusion ALSTOM / Bombardier Transportation

Schienenfahrzeuge für die Welt von morgen

Dr. Jörg Nikutta, Geschäftsführer ALSTOM Transport
Austria GmbH, Wien

Anfang des Jahres 2021 hat der Schienenfahrzeug-
hersteller Alstom die Firma Bombardier Transportation
übernommen und ist damit in Europa zum größten
Hersteller von Schienenfahrzeugen, Signaltechnik und
Serviceleistungen aufgestiegen.





Zweissystem-Stadtbahnwagen vom Typ Flexity Swift im Einsatz bei den Karlsruher Verkehrsbetrieben

Foto: Alstom

Alstom ist in Deutschland bekannt für pünktliche Lieferungen von zuverlässigen Regionalzügen wie dem Coradia Continental (BR 440, 1440), dem Coradia LINT (BR 648, 620, 622) und dem Wasserstofftriebzug Coradia iLINT. Triebfahrzeugführer*innen im Fern- und Güterverkehr kennen das Alstom ETCS-System ATLAS, welches auf vielen ICE-Baureihen und Vectron-Lokomotiven den sicheren Betrieb auf ETCS-Strecken sicherstellt. Im Rangierbereich kennen viele die Hybridlokomotive Prima H3. Betriebspersonale im internationalen Fernverkehr fahren mit dem Hochgeschwindigkeitszug TGV, der beispielsweise als Doppelstockzug Frankfurt mit Paris verbindet und dort, wo es die Infrastruktur erlaubt, eine Geschwindigkeit von bis zu 320 km/h auf die Schienen bringt.

Seit der Übernahme von Bombardier Transportation hat von Tag 1 die Integration der neuen Kolleg*innen in den Alstom Konzern begonnen. Die Länder Deutschland, Österreich und die Schweiz bilden bei Alstom die sogenannte DACH-Region, eine von sieben Regionen weltweit. Allein in Deutschland sind knapp 10.000 Menschen für Alstom in 14 Werken und Standorten tätig, über 650 Mitarbeiter*innen in Österreich und weitere 800 Kolleg*innen zählen wir in der Schweiz. Zukünftig laufen daher Fahrzeuge wie zum Beispiel die Traxx Lokomotive, Dosto-Reisezugwagen und die innovativen Flexity Straßenbahnen unter dem Alstom-Logo.

Damit die Übernahme ein grünes Licht von der Europäischen Kommission bekam, wurden Auflagen erteilt, die von Alstom zu erfüllen sind. Dazu gehört der Verkauf der Regionalzugplattform „Talent 3“, damit der neue Alstom-Konzern in Deutschland keine marktbeherrschende Stellung im Regionalzugmarkt einnimmt.

Wie macht man aus ehemaligen Wettbewerbern Kolleg*innen?

Ein Schlüssel ist, sich gegenseitig mit Respekt zu begegnen, denn beide Firmen haben in der Vergangenheit innovative und zuverlässige Schienenfahrzeuge entwickelt und gebaut, bei Projekten wie der S-Bahn in Frankfurt am Main oder Stuttgart (ET430) oder der U-Bahn in Hamburg (DT5) sogar bereits gemeinsam in erfolgreichen Partnerschaften oder Konsortien.

Natürlich werden aber auch viele Methoden, Vorgaben und Arbeitsabläufe angepasst und zu einer gemeinsamen Vorgehensweise definiert. Das geht über die Art wie Projekte angeboten und im Verlauf gesteuert werden, wie Produktionsstandorte mit ihren Materialflüssen organisiert sind, wie Lieferanten betreut und gefordert werden, aber auch welche Schwerpunkte bei der Arbeitssicherheit gesetzt werden. Dabei geht es vor allem darum, Abläufe auf die neue Größe anzupassen und „das Beste aus beiden Welten“ zu verbinden.



*Schienefahrzeuge werden in Zukunft
ein noch wichtigerer Teil der Mobilitätskette sein.*

Ein solcher Prozess benötigt etwas Zeit und so werden auch nicht alle Herausforderungen, die es bisher gab, über Nacht gemeistert werden können. Das Ziel ist aber klar: Projekte stabilisieren, die Kunden einbinden und ihnen transparent darlegen, wo ein Projekt steht und welche Maßnahmen ergriffen werden, um Rückstände aufzuholen. Nur so gewinnt der neue Konzern das Kundenvertrauen wieder.

Warum hat Alstom Bombardier Transportation übernommen?

Globale Erwärmung und steigende CO₂-Emissionen sind Probleme unserer Zeit. Unsere Mobilität wird sich an die neuen Herausforderungen anpassen müssen. Das wird nicht nur das Ende des Verbrennungsmotors bedeuten, sondern auch einen weiteren großen Schritt vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr. Schienenfahrzeuge werden in naher Zukunft einen noch wichtigeren Teil der Mobilitätskette darstellen. Zwar hat die Coronapandemie kurzfristig das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste verändert, mittel- und langfristig werden wir aber alle wieder mindestens so mobil sein wie vor der Pandemie.

Daher sieht Alstom die Übernahme von Bombardier Transportation als eine Investition in einen wachsenden Markt, um auch mit der Kraft des größten Schienenfahrzeugherstellers in Europa noch schneller Innovationen zu entwickeln und einsetzen zu können. Wenn Städte den Autoverkehr reduzieren wollen, werden, wo immer möglich, mehr Straßenbahnen im Einsatz sein. Wenn es weniger innereuropäische Flüge gibt, werden mehr Personenzüge Mobilität gewährleisten. Wenn hohe CO₂-Preise den LKW-Verkehr verteuern, wird es attraktiver werden, Güter per Schiene zu befördern.

Alstom möchte mit dem Markt wachsen und den Kunden innovative und attraktive Produkte und Fahrzeuge anbieten. Beispielsweise Triebzüge, die ab

Dezember 2022 per Wasserstoff auch ohne Oberleitung umweltfreundliche Mobilität anbieten – und zum Beispiel im Werk von DB Regio in Frankfurt am Main gewartet werden. Natürlich wird sich das Innenleben von Fahrzeugen verändern, um auf die Konsequenzen der Pandemie zu reagieren, beispielsweise mit speziellen Oberflächen, die es Viren schwerer machen dort zu verweilen, und mit neuartigen Filtersystemen für Klimaanlage.

Fazit

Die Fusion zweier Konzerne ist eine Herkules-Aufgabe. Die Aussichten, mit vereinten Kräften bessere Produkte für die Kunden anbieten zu können und damit die Verkehrswende voranzutreiben, ist die große Motivation, um diese Aufgabe erfolgreich zu bewältigen.

Lesen Sie auch

ÖPNV nach Corona: Mobilitätswende forcieren

Deine Bahn 5/2021

Alles spricht für eine gute Zukunft der Eisenbahn

Deine Bahn 4/2021

Das Jahrzehnt der Bahn und neuer, vernetzter Mobilität hat begonnen

Deine Bahn 2/2021

Emissionsfrei auf die Schiene

Deine Bahn 9/2018