

# Der Integral

## Eine österreichische Innovation auf dem Abstellgleis?

Von Rolf Bickelhaupt und Martin Teißl

Gefördert aus Tiroler Steuermitteln mit 1,9 Millionen Schilling, ein absolutes Novum unter den Neuentwicklungen... und trotzdem: wie ein Sprichwort richtig feststellt, gilt der Prophet im eigenen Lande nichts. Es geht um den INTEGRAL, einem der modernsten Triebfahrzeuge Europas, made in Austria.

### Ein Produkt aus Österreich

Die Marktgemeinde Jenbach in Tirol, in der der Schienenfahrzeugbau seit 1951 Tradition hat, beherbergte bis vor kurzem die Muttergesellschaft der Integral Verkehrstechnik AG (IVT). Mitte der 90er-Jahre machte die Jenbacher AG von sich in der Öffentlichkeit reden, weil die IVT mit der systematischen Planung und Entwicklung einer neuen Generation von Triebfahrzeugen für den Nah-, Regional- und den S-Bahnverkehr begonnen hatte.



Integral am Schliersee Foto: Bayerische Oberlandbahn

Das Ergebnis: der INTEGRAL.

Konzipiert wurde das Fahrzeug als Baukastensystem. Je nach Zweck des Einsatzes können Trieb-, Laufwagen sowie Fahrgastzellen in Einstock- oder Doppelstockausführung miteinander kombiniert werden, und es können zwei bis fünfteilige sowie elektrische als auch Verbrennungstriebzüge hergestellt werden. Einer seiner vielen Besonderheiten ist die automatische Mittelpufferkupplung als Voraussetzung für das Kuppel- und Flügelkonzept, wodurch umsteigefreie Verbindungen möglich werden.

Eine einzigartige Besonderheit ist das „virtuelle Drehgestell“, das automatisch eine optimale Einstellung der Achsen bewirkt, so für maximale Laufruhe sorgen soll und gleichzeitig den Verschleiß von Rädern und Schienen minimiert.

### Bayerische Oberlandbahn (BOB)

Bisher ist der INTEGRAL lediglich bei der BOB im Einsatz: als fünfteilige Einheit, bestehend aus zwei Triebköpfen, einem Laufwagen in der Mitte und zwei Fahrgastzellen in Einstockausführung und mit Dieselmotoren.

Wie kam es zur BOB? Zunächst hatte das Bayerische Verkehrsministerium gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) – einer 100%igen Tochter des Freistaates Bayern, die in dessen Auftrag den gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern plant, bestellt und überwacht – in Zusammenarbeit mit Verkehrsfachleuten und InteressensvertreterInnen aus der Region ein innovatives Konzept für den SPNV im Bayerischen Oberland entwickelt. In diesem Konzept wurde festgeschrieben, dass die sich in Holzkirchen bündelnden Eisenbahnstrecken von Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell bis nach München mit dem in Jenbach entwickelten INTEGRAL bedient werden. Die Erbringung dieser Verkehrsleistungen wurde europaweit ausgeschrieben. Die Ausschreibung gewann die damalige Bietergemeinschaft aus Deutscher Eisenbahn-Gesellschaft (DEG-Verkehrs-GmbH) und Bayerischer Zugspitzbahn AG, die am

31. März 1998 eine

gemeinsame Tochtergesellschaft – eben die BOB – gründeten. Der Betrieb wurde von der BOB am 29. November 1998 aufgenommen.

### BOB und Connex

Eine notwendige Erklärung zur DEG-Verkehrs-GmbH, die inzwischen zu 100 % in die Connex-Verkehr GmbH übergegangen ist: Die BOB gehört zum französischen Vivendi-Konzern, der u.a. im Wasser-, Telefon- und TV-Geschäft tätig ist. Dieser Konzern gliedert sich grob beschrieben in zwei große Gruppen. Eine davon ist die Vivendi-Umwelt Gruppe, zu der Connex gehört. Die deutsche Connex Verkehr GmbH als Holding gliedert sich wiederum in drei Geschäftsbereiche:

- Connex Regiobahn (Schienenpersonenverkehr),

- Connex Stadtverkehr (Öffentlicher Nahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen) und

- in die Connex Cargo Logistics (Güterverkehr).

Neu ist, dass Connex Regiobahn seit März 2002 ihren ersten Fernverkehrszug, den sog. „InterConnex“ auf der Linie Gera-Leipzig-Berlin-Rostock mit großem Erfolg verkehren lässt.

Wie bekannt sein dürfte, hat die BOB in der Anfangszeit stark darunter gelitten, dass die fabrikneuen INTEGRALe insbesondere aufgrund größerer Software-Probleme nicht so funktioniert haben, wie das eigentlich hätte sein sollen, was zur Folge hatte, dass auf Drängen des Freistaates Bayern im Dezember 2001 zwischen der Connex Regiobahn GmbH und der DB Regio AG ein Vertrag unterzeichnet wurde. Danach gehört nunmehr die BOB je zur Hälfte der Connex Regio GmbH und der DB Regio AG.

Sämtliche INTEGRALe kamen zur Ausbesserung zurück zum Hersteller nach Jenbach. Mit Erfolg: So sei nach dem Retrofit der INTEGRAL nach Aussage des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes das am meisten getestete, hinterfragte und für gut befundene Schienenfahrzeug, wie Mag. Heino Seeger, der Geschäftsführer der BOB, stolz verkündet. Und dieser Aussage schließt sich der Oberbayerische PRO BAHN Vorsitzende Norbert Moy vollkommen an. Der Betrieb mit den Fahrzeugen laufe „**recht unauffällig, d.h. klaglos und pünktlich**“. Und so habe PRO BAHN zwischenzeitlich ein „**recht gutes Verhältnis**“ zu Seeger.

Mag sein, dass manchen LeserInnen dieses Artikels die hier aufgezeigte, weltweite Verschachtelung diverser Konzerne angesichts der Globalisierung und ihrer Folgen nicht ganz geheuer erscheint. Allerdings ist Connex in der Vergangenheit dadurch aufgefallen, dass immer wieder Untergesellschaften gegründet wurden, die sich in die jeweilige Region einfügen sollen, weil dieser Konzern – im Gegensatz zu mancher Staatsbahn – schon lange begriffen hat, dass eine Regionalbahn ohne Verankerung in der Region auf längere Sicht keine Zukunft hat. Diese Philosophie bringt Connex auch dadurch zum Ausdruck, dass sie in Lenggries die Bayerische Instandhaltungsgesellschaft für Schienenfahrzeuge mbh (BIGS) als 100%ige Tochter angesiedelt hat, die ausschließlich zur Wartung und Instand-

haltung der INTEGRALE gebildet worden ist. Die Tiroler Techniker, die bisher bei IVT in Jenbach beschäftigt waren, wissen es auf jeden Fall zu würdigen, dass sie nunmehr direkt hinter der Staatsgrenze in Lenggries Arbeit gefunden haben.

### Kein Interesse in Tirol und Österreich

Und wie ein Sprichwort richtig feststellt, gilt der Prophet im eigenen Land nichts. Obwohl der INTEGRAL im Jahre 1994 von Seiten des Landes Tirol mit einem verloreren Zuschuss von 1,9 Mio. Schilling gefördert worden ist, ist es nicht genug damit, dass sich das Land nicht dazu aufraffen konnte, dieses Fahrzeug anzukaufen, um diesen zu Reverenzzwecken auf den Eisenbahnstrecken in Tirol und natürlich darüber hinaus zu präsentieren.

Nein, es geht sogar soweit, dass die Jenbacher AG die IVT mangels Erfolg verkaufen musste. Mag dieser Umstand auf den ersten Blick zwar verständlich sein, weil der INTEGRAL am Beginn seiner Einsatzzeit leider negative Schlagzeilen machte, so zeigt sich seit seinem Retrofit nunmehr bei der BOB immer deutlicher, dass er für die Zukunft ein absoluter Renner werden könnte, der seinesgleichen sucht.

Aber auch die ÖBB haben an diesem österreichischen Fahrzeug keinerlei Interesse, bevorzugen sie doch offensichtlich eher einen „Mitbewerber“ des INTEGRAL, den TALENT. Zumindest haben die ÖBB laut einer Pressemitteilung vom 19. April 2001 des Herstellers Bombardier 51 TALENT-Triebfahrzeuge bestellt, davon 40 vierteilige Einheiten für die „Wiener Schnellbahn“ sowie 11 dreiteilige Einheiten mit 150 Sitzplätzen für den Regionalverkehr. Und Ende des Jahres 2001 haben die ÖBB mit diesem Fahrzeug versucht, mit einer PR-Tour durch die gesamte Republik entscheidende Beteiligte auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene auf die rasche Finanzierung des TALENT einzuschwören (Vgl.: FAHRGAST Nr. 4/2001).

Verkauft wurde die IVT an Connex. So besteht zumindest eine gewisse Hoffnung, dass der „Exil-Tiroler“ INTEGRAL – von dem manche Zungen behaupten, dass sein Ruf in seiner Anfangszeit deshalb so schlecht war, weil gewisse aus Bayern stammende Geräte nicht so funktionierten wie sie sollten, um künftigen Wettbewerb zu verhindern – doch noch eine Zukunft hat.

### Bauen Spanier den Tiroler INTEGRAL in Deutschland?

Wie dem auch sei: Seit einiger Zeit hat der spanische Talgo-Konzern ein Interesse daran, in Weiden in der Oberpfalz eine Produktionsstätte einzurichten, in der die seit vielen Jahren klaglos funktionierenden Talgozüge produziert werden sollen. Die Spanier wollen die dortige sich in Insolvenz befindliche Firma Partner für Fahrzeugausstattung (PFA), die im früheren DB-Ausbesserungswerk tätig ist, übernehmen. Zur Zeit gibt es daher Gespräche zwischen dem Insolvenzverwalter der PFA und Vertretern von TALGO zusammen mit dem Bayerischen Wirtschaftsministerium. Dabei spielt auch die Möglichkeit, den INTEGRAL dann im Auftrage von Connex durch Talgo bauen zu lassen, eine nicht unwesentliche Rolle. Vielleicht gelangen die INTEGRALE dann in elektrischer Ausführung irgendwann einmal sogar in ihre ursprüngliche Heimat Tirol zum Einsatz.

Gelingen wird dies allerdings nur, wenn sich der Bayerische Verkehrsminister Dr. Otto Wiesheu dazu aufraffen kann, weitere Nahverkehrsleistungen öffentlich auszuschreiben, damit manche davon von Connex übernommen werden können. So hat etwa in einer der letzten Kundenzeitingungen, die von der BOB herausgegeben wurde, ein Fahrgast eine durchgehende Verbindung von Holzkirchen über Rosenheim bis nach Marquartstein eingefordert. Diese Idee ist besonders interessant, wird die DB-Strecke zwischen Rosenheim und Marquartstein doch seit vielen Jahren

im Personenverkehr nicht mehr bedient.

Und auch für die BOB wäre es äußerst wichtig, dass INTEGRALE weiterhin gebaut werden. 17 Triebzüge dieses Typs sind derzeit im Einsatz. PRO BAHN Aktivist Moy befürchtet, dass **„die zu knapp kalkulierte Anzahl Fahrzeuge (17), die die BOB gern um 7 aufstocken möchte“**, irgendwann einmal zu Engpässen führen wird, **„insbesondere, wenn die INTEGRALE mal zur Hauptuntersuchung anstehen“**.

Dass der INTEGRAL von den Fahrgästen angenommen wird, wie aus der bayerischen Presse zu entnehmen ist, zeigen die steigenden Fahrgastzahlen: rund 12.000 sind es derzeit täglich, die von diesem vorbildlichen Angebot Gebrauch machen. Aus diesem Grunde gibt es Verkehrsexperten, die sich durchaus vorstellen können, den INTEGRAL auch beim Produkt „InterConnex“ (siehe oben) einzusetzen.

### Kundenservice

Da bei der BOB auch die DB Regio AG zu 50 % beteiligt ist, ergibt sich aus Fahrgastsicht die Hoffnung, dass der relativ gute Kundenservice der BOB – sei es in den Zügen oder bei den Servicecenter – auch auf anderen Strecken der DB Regio Schule macht. Vielleicht hat die DB Regio AG gerade deshalb den Leiter für Finanzen und Personal Christoph Kraller bei der SüdostBayernBahn, die ein selbstständig geführtes Profit-Center innerhalb der DB Regio Bayern ist, gleichzeitig zum kaufmännischen Geschäftsführer der BOB gemacht. Dass aber auch andere Privatbahnen den Vergleich mit der BOB nicht scheuen müssen, zeigt sich etwa bei der Tiroler Zillertalbahn oder bei der Salzburger Lokalbahn, die z.B. ganz bewusst in allen Zügen KundenbetreuerInnen mitfahren lassen und diesen Service aus guten Gründen nicht reduzieren oder gar aufgeben wollen. Davon können sowohl die BOB als auch die DB und die ÖBB noch einiges lernen.