

Büro des Bürgermeisters  
Berliner Platz 1

46395 Bocholt

## **Anfrage**

des Stadtverordneten Thomas Eusterfeldhaus (CDU)

### **Aktueller Sachstand ICE-Patenschaft**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bocholt hat die Stadtverwaltung auf Antrag der CDU-Fraktion beauftragt, Kontakt mit der Deutschen Bahn AG aufzunehmen und dieser gegenüber die Bereitschaft der Stadt Bocholt zur Übernahme einer Patenschaft für einen Intercity-Express (ICE) zu erklären. Im Rahmen der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 17. Dezember 2014 hat Bürgermeister Nebelo vorgeschlagen, einen konkreten Antrag zur Übernahme einer Patenschaft im Zuge der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Bocholt-Wesel zu stellen.

In der vergangenen Woche hat die Deutsche Bahn den neuen ICE 4 der Öffentlichkeit vorgestellt (*siehe den beigefügten Bericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 5. Dezember 2015*). Mit ihrem neuen Fernverkehrskonzept wird die Bahn künftig über 150 ICE-Fahrten pro Tag mehr anbieten, wobei der neue ICE 4 das Rückgrat der ICE-Flotte bilden wird. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 soll der neue Hochgeschwindigkeitszug den Regelbetrieb im ICE-Netz der Deutschen Bahn aufnehmen und sukzessive die alten ICE 1 und ICE 2 Züge ersetzen.

Aufgrund dessen ist zu überlegen, sich seitens der Stadt Bocholt zeitnah mit einem konkreten Antrag an die Deutsche Bahn zu wenden, um eventuell eine Patenschaft für einen der neuen ICE 4 Züge übernehmen zu können.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Stadtverwaltung um schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der aktuelle Stand der Gespräche mit der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit der von der Stadt Bocholt angestrebten ICE-Patenschaft dar?
2. Wie beurteilt die Stadtverwaltung die zeitnahe Möglichkeit zur Übernahme einer Patenschaft für einen der neuen ICE 4 Züge?

Thomas Eusterfeldhaus

# Mit dem ICE 4 will die Bahn in eine neue Ära fahren

Von 2017 an soll das „Rückgrat des Fernverkehrs“ mehr Komfort und bessere Klimaanlage bieten / Von Thiemo Heeg

**E**ndlich mal gute Nachrichten: Wenn schon ein Milliardenverlust die Laune gründlich verdirbt (F.A.Z. vom 2. Dezember), sollte man die Woche wenigstens mit einem „Daumen hoch“ beenden. Diese Geste zumindest ließen sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Bahnchef Rüdiger Grube nicht nehmen, als sie am Freitag in Berlin die neue Generation deutscher Hochgeschwindigkeitszüge taufte. Was bislang unter der lieblosen Bezeichnung ICx kursierte, hat nun seinen offiziellen Namen: „Mit dem ICE 4 startet eine neue Ära im ICE-Verkehr der Bahn“, sagte Grube und gab sich demonstrativ optimistisch: „Dies stärkt nachhaltig die Zukunftsfähigkeit unseres Konzerns.“

Solche Worte fallen in einer Zeit, in der die Bahn im Umbruch steckt und so schlecht dasteht wie selten zuvor. Verspätungen ohne Ende; Kunden, die lieber Fernbus fahren; der erste Verlust seit mehr als einem Jahrzehnt, und dann gleich in zehnstelliger Höhe – all das lässt eigentlich an der von Grube konstatierten „Zukunftsfähigkeit“ zweifeln. Doch der Bahnchef hat sich vorgenommen, den Konzern auf allen Ebenen umzukrempeln: personell, strukturell, bilanziell. Der Aufsichtsrat studiert gerade einen von einer vierzigköpfigen Projektgruppe erarbeiteten Bericht, der unter der verheißungsvollen Über-

schrift „Zukunft Bahn“ zahlreiche Verbesserungsvorschläge enthält – vom Güterverkehr bis zur Zuganzeige im Bahnhof.

Zur Zukunft gehört auch der ICE 4, der in zwei Jahren auf die Schiene kommt. Desens Historie reicht in das Jahr 2011 zurück, als DB und Bahnindustrie einen Vertrag über 130 ICx-Züge unterzeichneten. Bis 2014 dauerte dann die Entwicklung, im kommenden Herbst soll ein 14-monatiger Testbetrieb beginnen, und im Herbst 2017 will die DB schließlich sieben neue ICEs abnehmen, die vom Fahrplanwechsel im Dezember 2017 an planmäßig im Einsatz sein sollen. Dass es diesmal, anders als in der Vergangenheit, keine Verspätungen gibt, versprach Siemens-Manager Jochen Eickholt: „Das Gesamtprojekt liegt im Zeitplan, und wir sind davon überzeugt, dass der ICE 4 die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt.“

Das ist aus Bahn-Sicht auch dringend nötig. Verkehrs- und Transportvorstand Berthold Huber sieht im ICE 4 das „Rückgrat des neuen Fernverkehrs der Bahn“. Bis 2030 will der Konzern dem bislang enttäuschenden Fernverkehr einen kräftigen Schub versetzen. Das Verkehrsangebot soll bis dahin um 25 Prozent ausgeweitet und Regionen und Metropolen „öfter, schneller, direkter und komfortabler“ miteinander verbunden werden. „Hierbei hat der ICE 4 eine Schlüsselfunktion“, heißt es. Er



Von außen zumindest nicht völlig anders als sein Vorgänger: der neue ICE 4 Foto dpa

ersetzt nach und nach die ICE-1- und ICE-2-Flotten, die teilweise fast 25 Jahre alt sind: 1991 startete die erste ICE-Generation in Deutschland.

Heute ist nicht mehr absolute Höchstgeschwindigkeit angesagt, sondern Komfort und Energiesparen. Während der ICE 1 280 km/h schafft, ist beim ICE 4 bei 250 km/h Schluss. Die zwölfteiligen Garnituren sind 346 Meter lang und verfügen über 830 Sitzplätze, davon 205 in der 1. und 625 in der 2. Klasse. Mit einem Leergewicht von 670 Tonnen liegt der Energieverbrauch laut Bahn beim ICE 4 im Vergleich zu einem ICE 1 um 22 Prozent je Sitzplatz niedriger.

Freuen dürfte die Kundschaft, dass die Klimaanlage auch bei extremen Wetterlagen funktionieren sollte. In einer hochmodernen Testanlage in Wien wurden vier Wagen „bei eisigen Temperaturen und heißen Wüstenwinden erfolgreich auf Herz und Nieren geprüft“, sie sollen Temperaturen von minus 25 bis plus 45 Grad trotzen. Neu im Innenraum sind der DB zufolge größere Fenster, neue Sitze mit Rückenlehnen, die beim Verstellen in den Rahmen gleiten, und mehr Bildschirme.

Dann können Bahnkunden nur noch hoffen, dass der ICE 4 auch pünktlich kommt. Auch da steht Bahnchef Grube im Wort: Er will die Pünktlichkeitsquote mittelfristig von gegenwärtig mageren 74 Prozent auf 85 Prozent steigern.