SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

# Die Cottbuser Niederflur-Lösung
## Ein Mittelweg zwischen teurem Neuwagenkauf und Vertröstung der Fahrgäste

aus SIGNAL 01/1996 (Februar 1996), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10003350)

IGEB

**29. Januar 1996, 15.00 Uhr, in der brandenburgischen BUGA-Stadt Cottbus beginnt eine neue Ära: der Einsatz von Niederflurtechnik bei Straßenbahnen. Grundlegend neu hierbei ist, daß es sich nicht um einen jener millionenschweren Neuwagen handelt, wie sie mit mehr oder weniger Erfolg bei anderen Betrieben zum Einsatz kommen, sondern um die sinnvolle Erweiterung vorhandener Technik, die noch genügend Restnutzungsdauer aufweist. Angesichts nicht gerade voller Kassen in den Kommunen ist dies ohne Zweifel eine vernünftige Idee.**

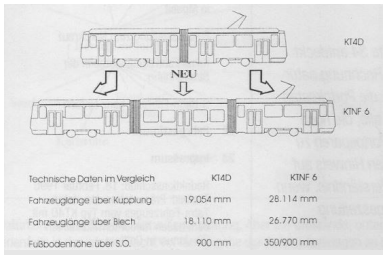
Die auch in Berlin eingesetzten Tatra-Fahrzeuge vom Typ KT4D, die durch Modernisierung noch mindestens 16 Jahre Einsatz vor sich haben, können durch Einfügen eines niederflurigen Mittelteils den künftigen Anforderungen hinsichtlich der Einstiegsmöglichkeiten für mobilitätsbehinderte Menschen gerecht werden. Zu bedenken hierbei ist. daß infolge der Öffnung der Nahverkehrsmärkte auch Verdrängungsversuche von Busanbietern eintreten könnten. Und beim Bus wurde bereits konsequenter auf die in breiten Kreisen positiv aufgenommene Niederflurtechnik umgestellt. Daraus können für Straßenbahnbetriebe, die in der nächsten Zeit ihren Wagenpark nicht völlig erneuern, ernsthafte Gefahren entstehen, sofern nur nach dem billigsten Anbieter geschaut wird. Und dieser Trend wird nicht auszuschließen sein.

Die Cottbuser Straßenbahn reagierte auf diese Entwicklung, indem sie sich entschloß, die vom Mittenwalder Gerätebau erstmals ins Spiel gebrachte Variante eines KT4D-Mittelteils aufzugreifen. Das für das Mittelteil anfänglich verfolgte Konzept eines Stahlwagenkastens mit zwei Türen wurde fallengelassen. Stattdessen entschied man sich zugunsten einer völlig neuen Idee der Schweizer Schindler Waggon AG. Der in Wickeltechnologie in einem Stück hergestellte Kasten aus Faserverbund-Werkstoffen bewirkt eine erhebliche Gewichtseinsparung. So stieg die Leermasse des schmalspurigen KT4D von 22,3 Tonnen (nach Modernisierung und Umbau auf Choppersteuerung) auf 29,8 Tonnen mit Niederflurmittelteil - also ein Zuwachs von lediglich 7,5 Tonnen bei 50 %iger Kapazitätssteigerung. Zum Vergleich: ein Beiwagen B6A2, wie er in Berlin von einem in gleicher Weise motorisierten Triebwagen gezogen wird, wiegt leer 14,7 Tonnen.

Weitere Vorteile dieser Technologie (lt. Werksangaben): leichter zu bearbeiten, längere Lebensdauer (keine Korrosion), bessere Wärmedämmung, der Herstellungs- und Komplettierungsaufwand ist niedriger und das Material ist vollständig recycelbar. Die Kosten für das Niederflur-Mittelteil werden einschließlich Einbau mit 520.000 DM angegeben.

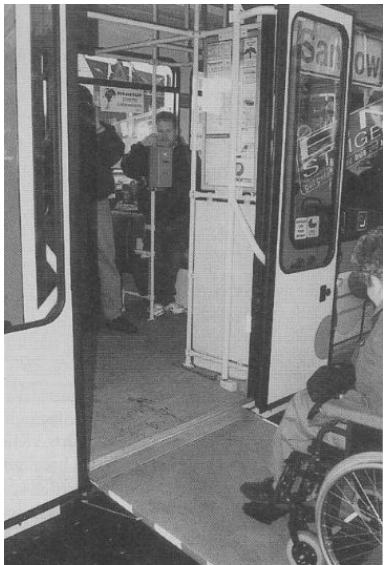
Besonders stolz ist man darauf, daß Entwicklung, Fertigung und Erprobung der jetzt vorliegenden Lösung insgesamt nur sieben Monate in Anspruch nahmen. Normalerweise dauert so etwas Jahre. Schon das ist die beste Empfehlung der

(Foto: Marc Heller)




Durch Einfügen des Mittelteiles werden die Tatra-Straßenbahnen zu Niederflurfahrzeugen. Sollte sich der am 29. Januar in Cottbus vorgestellte Prototyp im Fahrgastverkehr bewähren, dann muß dieser verkehrlich und ökonomisch sinnvollen Lösung auch in Berlin eine Chance gegeben werden. (Zeichnung: Cottbusverkehr GmbH)

Der großzügig wirkende Innenraum des Niederflurmittelteiles bietet über den Radkästen Eineinhalb-Sitzplätze, die ein attraktives Angebot z.B. für Eltern-Kind-Fahrten oder für zwei Schüler sind. Weil es diese Sitze nicht "von der Stange" gibt, hat die BVG bisher leider darauf verzichtet und damit Sitzplatzkapazität verschenkt. (Foto: Mittenwalder Gerätebau)



beteiligten Unternehmen für weitere Projekte dieser Art.

Der als KTNF6 betitelte Wagen bietet 52 Sitz- und 93 Stehplätze (gerechnet mit 4 Personen je Quadratmeter). Damit ist eine Zwischengröße entstanden zu dem bisherigen Traktions- oder Solobetrieb. Das Mittelteil ist auf zwei gekröpfte, radial anlenkbare Losradachsen von FIAT-SIG aufgesetzt, die von den Endwagen angesteuert werden. Die bisherigen Lenkzugstangen von den Drehgestellen zur Wagenmitte konnten entfallen.

Neuerdings kursierenden Gerüchten zum Trotz: hinsichtlich Anfahrverhalten, Bremsverzögerung und Bremswegen erfüllt der Wagen alle Erwartungen und natürlich auch alle Vorschriften. Die Abnahmebescheinigung der Technischen Aufsichtsbehörde ist für den Übergabetag erteilt worden. Die maximale Anfahrbeschleunigung wird mit 1,0 m/s2 angegeben. Angesichts der maximal 1,3 m/s2 des "Original"-KT4D erscheind das zwar wenig. Jedoch ist der letztgenannte Wert mehr theoretischer Natur, da diese Beschleunigung für stehende Fahrgäste kaum noch zumutbar ist und die Praxis eher bei dem ersten Wert liegt.

Einem kleinen Problem sollte man vielleicht noch Aufmerksamkeit widmen: Die Griffe der Lüftungsklappen im Niederflurteil sind nun nur noch für größere Menschen zugänglich. Seitlich angebrachte und etwas herabreichende Griffe könnten hier Abhilfe bringen.

Das Mittelteil ist mit einer auf Straßenniveau ausfahrbaren Rollstuhlrampe ausgestattet, bei Bahnsteigen ist die Zufahrt ohne dieses Hilfsmittel möglich. Die Einstiegshöhe wird mit 300 Millimeter über Schienenoberkante angegeben. Der Niveauunterschied zu den Endwagen ist im Wageninnern über drei Stufen zu überwinden. Daß der Niederflureinstieg nicht "nur" für Rollstuhlfahrer interessant ist, dürfte jedem einleuchten, der täglich Gelegenheit hat, zu beobachten, wie sich ältere Menschen oder Fahrgäste Kinderwagen abmühen, die leider recht hohen Stufen der Tatras zu erklimmen. Man sollte nicht so zynisch sein und diese Fahrgäste in Berlin auf die "hundertprozentigen" Neubaufahrzeuge vertrösten, die auf dem Großteil des Berliner Netzes erst in einigen Jahren zu sehen sein werden.

In Cottbus werden 26 modernisierte Wagen nachgerüstet. Damit kann innerhalb eines überschaubar kurzen Zeitraumes im gesamten Netz Niederflurtechnologie angeboten und auch die qualitative Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Angeboten gewahrt werden.

Die Übergabe in Cottbus im Beisein des Oberbürgermeisters, Vertretern des Landes und von ernsthaft interessierten Verkehrsbetrieben erfreute sich großer öffentlicher Aufmerksamkeit. Diese Aufmerksamkeit ist mehr als gerechtfertigt, da hier eine intelligente und bescheidene Lösung angeboten wird, mit der bei vertretbarer finanzieller Belastung ein spürbarer Qualitätssprung möglich ist. Auch für Berlin muß diese neue Lösung als eine die Tatra-Modernisierung ergänzende Maßnahme endlich auf der Tagesordnung stehen. Die Neubeschaffung von Niederflurzügen ist unausweichlich. Das bestreitet niemand. Es ist aber in den verbleibenden 16 bis 20 (!) Jahren des weiteren Einsatzes von Tatra-Wagen auch für die Nutzer der von diesen Wagen bedienten Linien Erleichterungen hinsichtlich der Einstiegsverhältnisse geben. Ansonst wird die Akzeptanz der Straßenbahn in den entsprechend vernachlässigten

Netzteilen sinken. Die Ablehnung des Verkehrsmittels Straßenbahn in Stadtteilen, die noch durch ältere Fahrzeuge (Rekowagen) bedient wurden und teilweise noch werden, belegt die Binsenweisheit, daß auf aktuelle Kundenforderungen und gestiegene Ansprüche möglichst kurzfristig reagiert werden muß.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003350.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten