HAZ vom 16. November 2013

Bahn frei für den TW 3000

Der Nachfolger des Silberpfeils ist gestern aus der Leipziger Montagehalle abgefahren. Das Ziel: Hannover. Insgesamt sind 100 Fahrzeuge bestellt, jeden Monat kommen neue an.

Roll Out heißt es in der Fachsprache, wenn ein neugebautes Schienenfahrzeug zum ersten Mal aus einer Montagehalle ins Freie gezogen wird. In Leipzig auf dem Werksgelände der Firma Heiterblick war das am Freitag der Fall. Um 14.15 Uhr öffneten sich die Tore der Montagehalle. Gezogen mit einer Stahlseilwinde, bewegte sich das erste fertiggestellte Fahrzeug von Hannovers Stadtbahnwagen TW 3000 langsam über eine stählerne Rampe auf den zum Abtransport nach Niedersachsen bereitgestellten Spezialtieflader. Männer knieten sich zu Boden, um zu kontrollieren, ob die Radreifen auch richtig in den Schienenprofilen liegen - nicht, dass das Schmuckstück noch umkippt. Alles ging glatt. Eine Viertelstunde später stand der Wagen auf der Ladefläche, und die Zuschauer klatschten sogar Beifall.

„Dies ist ein großer Tag für die Region Hannover und ein stolzer Tag für die Üstra", sagte Unternehmensvorstand Wilhelm Lindenberg, der ebenso wie Regionspräsident Hauke Jagau nach Leipzig gefahren war. Lindenbergs Worte klingen voluminös, aber eines steht fest. Der Stadtbahnwagen der nächsten Generation wird Hannovers Stadtbild für die nächsten 30 bis 35 Jahre mitprägen. „Und er ist wirklich schön", befand Jagau, wobei ihm keiner widersprach.

Acht Jahre hat sich die Üstra mit dem Stadtbahnwagenprojekt beschäftigt. Anfang Mai hat das Herstellerkonsortium mit den Firmen Vossloh-Kiepe, Alstom und Heiterblick mit der Produktion begonnen. „Wir haben den Zeitplan eingehalten", betont Samuel Kermelk, Geschäftsführer von Heiterblick. Das ist gelungen, obwohl die Üstra, die das Fahrzeug unter anderem in Abstimmung mit Fahrgast- und Behindertenverbänden entwickelte, einige Sonderwünsche hatte. So gibt es breitere Durchgänge im Innenraum, mehr Platz vor den Einstiegstüren, hochgezogene Scheiben, je nach Stimmungs- und Witterungslage wechselnde Innenbeleuchtung in den Farben grün, blau und gelb, extrabreite Sitze für Mutter mit Kind vor den Fahrerkabinen und einiges mehr, was den TW 3000 (ob er je ebenfalls Silberpfeil heißen wird oder sogar einen anderen Namen bekommt, ist noch nicht ausgemacht) zu einem Unikat macht. Kermelk nennt in den „Mercedes unter den Stadtbahnen." Einiges, was das Fahrzeug hat, werden seiner Einschätzung nach andere Verkehrsunternehmen für neue Stadtbahnen kopieren. Anderes nicht: „Das Design ist nicht kopierbar."

Klaus Kurz, ein nach Landesart fröhlicher Rheinländer, hat für derartige Schwärmereien an diesem Tag nicht das richtige Ohr. Der Mittfünfziger hat erst akribisch das Verladen überwacht und sich dann noch ein wenig aufs Ohr gelegt. Er musste den Tieflader, ein achtachsiges Fahrzeug von 35 Metern Länge und mit kräftigen 440 Pferdestärken unter Motorhaube, in der Nacht nach Hannover steuern. Um 20 Uhr durfte er starten, vorher gab es für den Sondertransport mit der 44 Tonnen schweren Bahn keine Genehmigung. Die Route führte über die Autobahnen 9, 14 und 2 sowie die Bundesstraße 6 Richtung Hannover, wo Kurz mit seiner Fuhre gegen 2 Uhr auf dem Betriebshof der Üstra in Leinhausen eintreffen sollte. Dort wollten ihn heute Früh nicht nur Üstra-Mitarbeiter, sondern auch Schaulustige sehnsüchtig erwarten. Es galt schließlich, einen für Hannover nicht ganz unwichtigen Moment mitzuerleben.

Risiko bei Abnahme

In der Nacht von Freitag auf Sonnabend ist der erste Stadtbahnwagen TW 3000 in Hannover ankommen. Der Tieflader der Firma Baumann hat ihn gegen 2 Uhr auf dem Betriebshof in Leinhausen abliefert. Vermutlich in der Nacht vom 27. auf den 28. November wird er sie zum ersten Mal zu einer Probefahrt in Richtung Marienwerder verlassen. „Wir können das nicht am Tag machen, weil es sein kann, dass der Wagen während der Testphase auch einmal liegen bleibt", sagt Gunnar Straßburger, Leiter der Stadtbahnsparte des Verkehrsunternehmens.

Eine neue Stadtbahn kann man nicht mir nichts, dir nichts auf die Schiene bringen. Sie muss vorher sowohl in der Halle als auch im Fahrbetrieb auf Herz und Nieren geprüft werden – ob die Sicherheitseinrichtungen den Bestimmungen entsprechen oder ob die elektronische Zugsteuerung in den Tunnelstrecken funktioniert. Auch alle Streckenäste müssen mindestens einmal abgefahren werden.

So eine technische Abnahme birgt Risiken und kann sich hinziehen. In München beispielsweise hat es zwei Jahre gedauert, bis die Behörden neu angeschaffte Stadtbahnwagen auch tatsächlich für den Alltagsverkehr freigegeben haben. In Hamburg verzögert sich die Inbetriebnahme der neuen Hochbahnen von 2015 auf 2018 – schuld waren erst Karrosserieprobleme, jetzt sollen Softwareprobleme die Ursache für neuerliche Verspätungen sein. Die komplizierten Hochbahnkonstruktionen sind allerdings mit Stadtbahnen nicht zu vergleichen.

Aber auch, als in Hannover 1997 der damals neue Silberpfeil eingeführt wurde, gab es anfangs Probleme – allerdings nur sehr kleine. Weil die Zeit vor der Expo drängte, konnte kein Prototyp gefertigt werden; ein erster Silberpfeil fuhr mit Styroporklötzchen an Spiegeln und Seitenwänden durch die Tunnel und über die Gleise. Tatsächlich passte der Wagen nicht überall durch. Aber Gerüchte, dass er überall gegenknalle, dementierte ein Üstra-Sprecher damals. Richtig sei, dass einige Schilder und Masten versetzt werden mussten.

Auch diesmal gibt es einen straffen Zeitplan. Ende Januar soll die Technische Aufsichtsbehörde in Niedersachsen die Signale auf Grün stellen; Anfang März dann will die Üstra den TW 3000 auf der Linie 7 zwischen Wettbergen und Misburg in den regulären Fahrdienst nehmen – verbunden mit einem großen Begrüßungsfest für die Bevölkerung.

Weitere 50 Wagen für Hannover - Stückpreis: 2,5 Millionen

In Leipzig kann die Firma Heiterblick nach der ersten, 50 Wagen umfassenden Tranche noch einmal dieselbe Anzahl zusammenbauen. Wie die Üstra und das Hersteller-Konsortium gestern mitteilten, sind das für die Finanzierung notwendige Fördergeld von der Nahverkehrsgesellschaft des Landes (LVNG) bewilligt worden. Der Stückpreis für die TW 3000 liegt bei 2,5 Millionen Euro. LNVG und Üstra zahlen jeweils die Hälfte der Summe. „Zu einem attraktiven Nahverkehr zählen immer auch attraktive Fahrzeuge", sagt Klaus Hoffmeister, Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft.

Der Zeitplan sieht vor, dass die ersten 50 Wagen bis Mai 2015 in Hannover angekommen sind. „Wir werden zunächst drei, später vier Fahrzeuge pro Monat ausliefern", sagt Samuel Kermelk, Geschäftsführer von Heiterblick. Direkt im Anschluss können die Techniker im selben Rhythmus die zweite Serie endmontieren, das letzte Fahrzeug würde dann 2018 aus der Halle rollen. Die Üstra besitzt auch eine Option auf eine dritte, 44 Wagen umfassende Tranche. Auch sie kann aber nur gezogen werden, wenn die LNVG Zuschüsse zahlt.

Ihre 144 grünen Stadtbahnwagen, die der TW 3000 ersetzt, würde die Üstra am liebsten verkaufen. „Mittlerweile ist der Markt für alte Stadtbahnen aber enger geworden", sagt Üstra-Vorstand Wilhelm Lindenberg. Einen Kunden hat das Unternehmen noch nicht, setzt aber Hoffnungen auf die ungarische Hauptstadt Budapest. Dort sind bereits ausgemusterte grüne Üstra-Bahnen im Einsatz. Ganz aus dem Stadtbild Hannovers werden sie auf keinen Fall verschwinden. „Wir behalten eine Reserve für den Notfall", sagt Lindenberg.

Stadtbahn Hannover