

Bombardier Flexity Wien

Am 18.1.2018 erfolgte in der Hauptwerkstätte der Wiener Verkehrsbetriebe die Präsentation des neuen Wiener Straßenbahnwagens. Die Typenbezeichnung des Wagens ist – nach A für den kurzen und B für den langen ULF – „D“. Der Buchstabe C wurde angeblich erst für eine halblange Version des ULFs freigehalten, dann für eine kurze Version des Flexity; beide Varianten sind inzwischen ausgeschlossen.

Nach der Veröffentlichung der Ausschreibung Ende 2013 folgte im Juni 2015 die Vertragsunterzeichnung für 119 Straßenbahnen mit der Option auf 37 weitere Züge; die Vereinbarung enthält auch einen Wartungsvertrag, der auf 24 Jahre eine enge Zusammenarbeit des Herstellers mit dem Werkstättenpersonal der Wiener Linien vorsieht.

Obwohl praktisch jede Straßenbahn, die für bestehende Netze neu konstruiert wird, eine Spezialanfertigung ist, hat das Wiener Modell seine Wurzeln in Berlin. Die „Flexity“-Plattform ist bewährt, das Fahrwerk wurde aus dem der Berliner Fahrzeuge abgeleitet und für die in Wien geforderte besonders niedere Einstiegshöhe adaptiert. Dabei gibt es keine durchgehenden Achsen: Die Räder sind einzeln aufgehängt, vier von insgesamt sechs Radpaaren sind angetrieben.

Gab es zum bisherigen Niederflurwagen ULF gelegentlich die Kritik, es gäbe zu wenig Fläche für stehende Fahrgäste, ging man diesmal ins andere Extrem. Sehr große Auffangräume und breite Wagenübergänge in den Gelenken lassen viel Raum, allerdings auf Kosten der Sitzplätze; waren es beim langen ULF 66 Sitzplätze, können nun – selbst nach offizieller Zählart – nur noch 62 Fahrgäste Platz nehmen (allerdings auf vielen Klappsitzen und „Big-Mama-Sitzen“, die zwar mit 1½ gezählt werden, in der Praxis aber nur von einem Erwachsenen benützt werden können). Stehen bei starkem Andrang die Klappsitze nicht zur Verfügung, verbleiben damit etwa 45 vollwertige Sitzplätze. Die hohe Stehplatzanzahl (man kalkulierte intern mit 5 Passagieren zu 75 kg pro Quadratmeter) führt einer möglichen Belastung von 11 Tonnen Achslast, das ist um eine mehr als in Berlin; beim ULF sind es allerdings 12 t pro Radpaar.

Die Gestaltung des Wagens stammt von Döllmann Design, Wien; beim Innenraum waren die Vorgaben der Wiener Linien allerdings sehr einschränkend. Leider wird in Wien nicht versucht, dem privaten PKW auf der Prestige- und Gefühlsebene entgegenzutreten: man wünschte ungepolsterte Plastikbänke, graue Wände und gelbe Haltestangen und erreicht damit einen wenig wertig wirkenden Gesamteindruck. Anderswo hat man bereits verstanden, dass hochwertige Ausstattung auch den Respekt vor dem Fahrzeug erhöht (im sozial oft problematischen Brüssel sind die Sitze ebenso mit Leder bezogen wie in Linz!).



© Harald A. Jahn / www.tramway.at



Der Wagen ist natürlich am letzten Stand der Technik: Bremsenergie-Rückspeisung ist heute selbstverständlich, ein Assistenzsystem mit Abstandwarner unterstützt den Fahrer, eine Klimaanlage kühlt den Fahrgastraum; die Steuerung erfolgt über CO₂-Sensoren, die den Besetzungsgrad errechnen und die Klimatisierung entsprechend einstellen. Unabhängig davon zählen Sensoren an den Einstiegen die Fahrgäste und ermöglichen damit die problemlose Erfassung der Zahlen für statistische Zwecke. Anachronistisch wirkt dagegen der Fahrscheinautomat, der trotz Bankomatfunktion nur Einzelfahrscheine im Programm hat – da wäre eine Sortimentausweitung wünschenswert. Die Beleuchtung erfolgt ausschließlich über LEDs, bis hin zu den Scheinwerfern. Eine für den Wiener Straßenbahnbetrieb überraschende Neuerung ist die Möglichkeit des zentralen Türenschießens; diese anderswo übliche Einrichtung wurde bisher stets abgelehnt.

Eine Herausforderung bei der Konstruktion war die im internationalen Vergleich unübliche niedrige Einstiegshöhe. Um diese zu erreichen, musste um jeden Zentimeter gerungen werden, im Wagen sind mehrfach Anrampungen zu spüren. Wieweit diese im Alltagsbetrieb zu Stolperfallen werden, wird sich herausstellen; für den Betrieb negativ scheint, dass es trotz der Niederflrigkeit gleich zwei händisch zu bedienende Rampen gibt. Nicht ganz nachvollziehbar ist darüber hinaus, warum der Rollstuhlplatz wieder gerade an der ersten Tür situiert ist, wo der Spalt zum Bahnsteig wegen des Wageneinzugs am größten ist; natürlich ist die Wiener Haltestelleninfrastruktur historisch gewachsen, aber es wäre möglicherweise zielführender gewesen, das Spaltmaß bei den zum Bahnsteig parallelen Ausstiegen in Wagenmitte zu reduzieren, statt dem Fahrer das Hantieren mit Klapprampen aufzubürden.

Insgesamt sprechen alle Zulieferer von sehr guter Zusammenarbeit zwischen den Bombardier-Werken und den Auftraggebern, der Kontakt mit den Technikern in Wien wurde schon frühzeitig gesucht. Eine Anekdote erzählen dazu die für die Fahrgestelle verantwortlichen Ingenieure des Bombardier-Werkes in Siegen: Sie luden einfach Berliner Fahrgestelle auf den LKW und machten damit eine „Tournée“ durch die Wiener Remisen – der Input der Praktiker aus den Werkstätten floss in die endgültige Konstruktion ein, damit wurde das Personal in Wien schon früh mit „seinem“ neuen Fahrzeug vertraut. Die mit ihrer Straßenbahn sehr verbundene Wiener Bevölkerung wird bald folgen: nach dem Zulassungsverfahren, den Test- und Einstellfahrten soll ab Ende 2018 der Fahrgastbetrieb starten. Erste „Homebase“ der Wagen soll wie bei neuen Fahrzeugen üblich der Betriebsbahnhof Favoriten sein, man wird die ersten Flexitys also vor allem auf den Linien 6, 67 oder D antreffen.

Einige Daten:

Länge des Wagens: 33,80 m

Breite des Wagens: 2,40 m

Fahrzeugmasse 44 t

Achslast max. 11 t

Antriebsleistung 400 kW

11 Einzelsitze | 10 Klappsitze | 14 Big-Mama (zählen 1 ½) | 20 Doppelsitze = 62 Sitzplätze

Gesamtkapazität 211 Passagiere

Bilder: <http://www.viennaslide.com/p/0200-tramway/flexity.html>

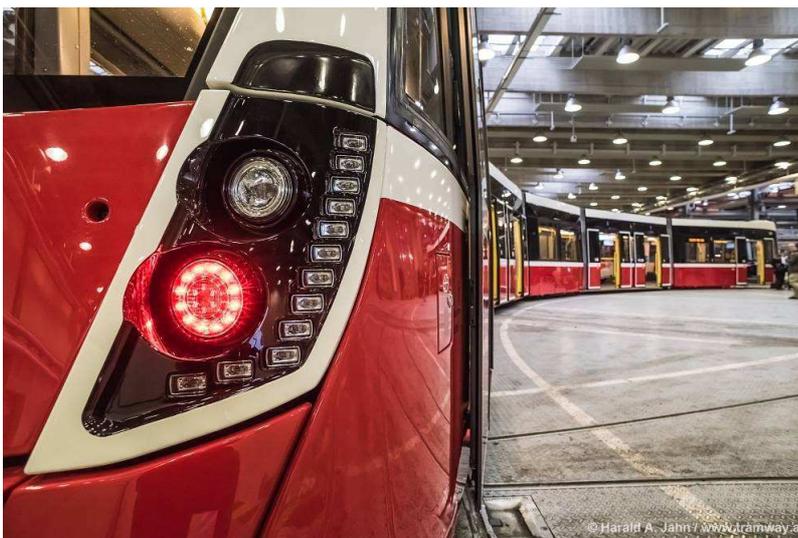




© Harald A. Jahn / www.tramway.at



© Harald A. Jahn / www.tramway.at



© Harald A. Jahn / www.tramway.at





