

Tiefergelegt und leise durch die Stadt

Geschichte auf Straßenbahngleisen: Vor 20 Jahren wurden in Schwerin die Niederflur-Wagen eingeführt



FÜR SCHWERIN DAMALS KEINE OPTION: NEU AUFGEBAUTER T₃-TRIEBWAGEN MIT NIEDERFLURIGEM MITTEL-
TEIL IM TSCHECHISCHEN LIBEREC.

Christoph Pohl

Im Gegensatz zu anderen großen Städten wie Hamburg, Kiel, Saarbrücken oder Wiesbaden hat Schwerin die Straßenbahn Ende des vergangenen Jahrhunderts nicht abgeschafft. Nur kleine Streckenäste wurden stillgelegt wie etwa über den Alten Garten, die Voßstraße oder in den 1970er-Jahren durch die Schlossgartenallee nach Zippendorf. An die Stelle von bunt zusammengewürfelten Zugkompositionen trat damals der typenreine Betrieb mit Neubaufahrzeugen. Doch die Bahnen aus DDR-Produktion, also die Lowa-, Gotha- und Reko-Wagen, wurden seit 1973 zunehmend von neu aus der Tschechoslowakei gelieferten Tatra-Straßenbahnen abgelöst.

Die waren nach der Wende umfangreich modernisiert worden. Durch den Einbau einer elektronischen Steuerung konnte der Nachteil des hohen Stromverbrauchs beseitigt werden, doch es blieb die extrem große Einstiegshöhe. In dieser Zeit begann sich aber die niederflurige Bauweise immer mehr durchzusetzen. Für tschechische Betriebe wurden Karosserien im T3-Design neu gebaut und dabei mit einem niederflurigen Teil in der Fahrzeugmitte versehen. Diese Praxis gilt sogar bis heute: Vor kurzem haben die Prager Verkehrsbetriebe wieder 65 solcher Triebwagen bestellt.

In Schwerin entschied man sich früh für eine andere Lösung: Grundsätzlicher Abschied von den Tatra-Bahnen und Beschaffung von neuen, modernen Niederflur-Fahrzeugen. Den Zuschlag erhielt eine Bauart, die im sächsischen Bautzen hergestellt wurde von DWA, komplettiert mit der Steuerung aus Düsseldorf von Kiepe. Die Bezeichnung SN 2001 dürfte für Schwerin und den Beginn der Auslieferung stehen. Vor 20 Jahren, im September 2001, wurde die Tw 801 auf Schweriner Gleisen mit einem Festakt begrüßt. Da waren sieben Wagen „auf Linie“. Bis August 2003 waren 30 Einrichtungsfahrzeuge übergeben, die Option auf acht Zweirichtungswagen wurde bisher nicht eingelöst.

Die Schweriner Wagen gehören zur großen Straßenbahnfamilie „Flexity Classic“ von DWA/Bombardier/ Alstom. Deren einzelne Vertreter sind unterschiedlich lang und breit, aber immer klassische Drehgestellwagen. Neben Deutschland verkehren sie auch in Australien, Polen und Schweden. Grundsätzlich müssen bei der Entwicklung von Niederflurstraßenbahnen einige Schwierigkeiten überwunden werden. Durch das geringe Niveau des Fußbodens ist es schwer, das Fahrwerk mit Antrieb darunter unterzubringen. Was dann an Fahrzeugsteuerung nicht noch unter den Sitzen angeordnet werden kann, wird in großen Containern auf das Fahrzeugdach ausgelagert. Das ist aber für den Fahrzeugschwerpunkt ungünstig, denn der sollte möglichst tief liegen. Eine ideale 100-prozentige Niederflurigkeit von Straßenbahnen ist technisch nicht zu erreichen. In der jüngeren Straßenbahngeschichte gibt es einige „halbgare“ Antriebskonzepte mit einzeln oder paarweise

angetriebenen Losrädern ohne durchgehende Achsverbindung, bis unter das Dach gerissene Fahrzeugkörper oder Fahrwerkskonstruktionen, die aber für das Rückwärtsfahren nicht taugen. Davon ist Schwerin verschont geblieben: Die Straßenbahnen aus Bautzen waren schon immer technisch ausgereift und solide, die Formgestaltung ansprechend und bodenständig. So tun auch die Schweriner Trams unauffällig und zuverlässig ihren Dienst. Ältere Fahrgäste oder solche mit Kinderwagen wissen die niedrigen Einstiege zu schätzen.

Der Komfort wurde durch den barrierefreien Umbau fast aller Straßenbahnhaltestellen erreicht. Und die Bahnen fahren leise. Durch die neue Bauweise der Motoren und eine elektronische Steuerung sind bei der Fahrt fast nur noch die Schienenstöße zu hören. Gegenwärtig läuft schon die zweite Hauptinstandsetzung der Fahrzeuge, die alle acht Jahre fällig ist. Sie kostet für die gesamte Flotte rund 37,5 Millionen Euro. Der Hauptausschuss hat gerade in dieser Woche der Stadtvertretung empfohlen, grünes Licht für die Bereitstellung von zusätzlichen 1,5 Millionen Euro zu geben, weil die Instandsetzung der Drehgestelle teurer geworden ist, als geplant.
