

*Pankower Straßenbahn-Hersteller Stadler versichert: Variobahn ist geräuscharm und gut gefedert*

Potsdam/Berlin - Der Tram-Hersteller Stadler ist Kritik an seiner Variobahn entgegengetreten. "Wir tun alles, um die Schallaussendung des Fahrzeugs zu minimieren", erklärte Stadler-Ingenieur Ulf Braker gestern im Stadler-Werk Berlin-Pankow gegenüber den PNN. Potsdam hat bei Stadler in zwei Tranchen insgesamt 18 Variobahnen bestellt. Im April soll laut Nicola Mosblech, Stadler-Projektleiterin für Potsdam, die erste Tram nach Potsdam ausgeliefert werden. Diese absolviere derzeit auf der Teststrecke im brandenburgischen Velten Testfahrten. Die zweite Bahn, derzeit in Pankow im Bau, werde im Sommer folgen. Der Fahrgastbetrieb der ersten Potsdamer Variobahn werde im September aufgenommen.

Auf Internetforen war diskutiert worden, ob die Bauart der Variobahn eine bestimmte Lärmemission bedinge. Gegenstand der Debatte in Fachforen ist die Tatsache, dass die Variobahn über sogenannte Radnabenmotoren verfügt. Das sind Elektromotoren, die direkt in den Rädern der Bahn eingebaut sind. Ein Triebwerk der Variobahn verfügt über vier Räder und somit vier Radnabenmotoren. Kritikpunkt ist nun die Tatsache, dass diese Motoren samt der Räder zur sogenannten "unabgefederten Masse" gehört. Das heißt, erst die darüberliegenden Bauteile, Fahrwerksrahmen, der Waggon, werden durch die Primär- und die Sekundärfederung abgefedert. Die Sekundärfederung besteht bei der von Potsdam bestellten Variante aus Stahlfedern, die Primärfederung aus Gummifedern. Braker zitierte gestern gegenüber den PNN aus einem Lehrbuch des Schienenfahrzeugbaus, wonach Gummifedern "akustisch dämpfend" wirken. Kritik an Gummifedern sei technisch unsachlich. Den Begriff der "unabgefederten Masse" sei vor Jahren von einem belgischen Journalisten erfunden worden "und geistert seit dem durch die Gazetten". Als "Schlagwort wird es uns alle paar Jahre um die Ohren gehauen", erklärte der Ingenieur. Nach Angaben Brakers sind 25 Prozent der Masse der Variobahn ungefedert, im Gegensatz etwa zur Stadler-Bahn vom Typ "Tango", bei dem nur 14 Prozent der Masse ungefedert sind. Der "Tango" verfüge über so genannte Drehgestelle, bei denen die Motoren voll abgefedert werden können, jedoch eine 100-prozentige Niederflurigkeit wie bei der Variobahn nicht möglich ist. Braker zufolge haben ungefederte Massen keinerlei Einfluss auf die Geräuschentwicklung beim Fahren der Bahn. Es liege unabhängig von der Art der Federung immer die gesamte Masse der Tram auf der Schiene auf. Einzig bei Hochgeschwindigkeitszügen seien ungefederte Massen problematisch, bei Straßenbahnen jedoch sei dies "kein Thema". Allerdings, so Braker "gibt es viele Philosophen unter den Bahnliebhabern", von denen die einen Drehgestelle und die anderen Fahrwerke bevorzugen. Dabei seien viele Faktoren für die Lärmentstehung bei Straßenbahnen verantwortlich, etwa der Zustand der Schienenwege. Stadlers Experten hätten die Potsdamer Strecken bereits komplett inspiziert. "Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht", sagte Braker.

Braker zufolge werde Stadler alles dafür tun, bei den Potsdamern mit ihrer Variobahn auf gute Akzeptanz zu stoßen. Braker: "Potsdam ist für uns eine Herzensangelegenheit." Die meisten Tram-Kunden Stadlers befänden sich in West- und Süddeutschland, in München, Bochum oder Stuttgart. Als Berliner Hersteller ? "in Berlin verkaufen wir ja nicht so viel" ? sei es Stadler wichtig, eigene Produkte in Werksnähe zu haben, um sie Kunden im Praxiseinsatz zu zeigen. Braker: "Wir wollen mit den Japanern nach Potsdam kommen."