

PRESSEMITTEILUNG

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Bei Pressefragen:
Andreas Holling
Telefon: 0421 55 96 416
E-Mail: presse@bsag.de
Web: www.bsag.de
Blog: www.mobil-dialog.de
Instagram: @bsagbremen

10. August 2020

DAS »NORDLICHT« STELLT SICH VOR: AM 30. AUGUST IM INTERNET – UND IM SEPTEMBER IM BREMER NETZ

(Bremen.) »Das ›Nordlicht‹ kommt. Erster Halt in Deinem Wohnzimmer!« Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hat sich etwas einfallen lassen, um mit allen interessierten Menschen gemeinsam das Rollout der neuen Bremer Straßenbahn zu feiern. Die Idee ist einfach erklärt: »Wenn in Zeiten von Corona die Menschen nicht zu uns kommen können, dann kommen wir mit der Straßenbahn eben zu Ihnen nach Hause«, sagt BSAG-Vorstandssprecher Hajo Müller.

Das Unternehmen hat gemeinsam mit der Bremer Filmproduktion Kinescope und in Kooperation mit dem Bahnhersteller Siemens Mobility GmbH eine Internet-Livesendung vom Bremer Marktplatz vorbereitet. Ausgestrahlt wird diese wohl einzigartige Straßenbahn-Vorstellung am Sonntag, 30. August 2020, zur besten Sendezeit ab 20 Uhr. Der Stream ist dann unter nordlicht.bsag.de kostenlos und in HD-Qualität zu sehen.

Den roten Faden der 90-minütigen Übertragung aus Bremens guter Stube bilden Straßenbahnen aus drei Jahrhunderten. Jede einzelne Bahn wird von Repräsentantinnen und Repräsentanten der Stadt begleitet, die im Interview Anekdoten, Wissenswertes und Unterhaltsames aus und über Bremen berichten. Mit dabei sind unter anderem die Bremer Philharmoniker, Flo Mega, Ex-Bürgermeister Henning Scherf, Pago Balke mit den Zollhausboys, Tänzerinnen und Tänzer des Grün-Gold-Clubs Bremen sowie viele weitere Bremerinnen und Bremer aus Gesellschaft, Politik, Kultur und Sport. Bürgermeister Andreas Bovenschulte und Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer sind ebenfalls Gäste der Liveübertragung. »Wenn wir auf Sendung gehen, möchten wir nicht nur die neue Straßenbahn vorstellen. Wir nutzen auch die Gelegenheit, um Werbung für unsere schöne Stadt zu machen«, erklärt Hajo Müller.

Diese besondere Bahn-Vorstellung sei nur möglich, weil es von allen Seiten Unterstützung gegeben habe, betont Hajo Müller und nennt als Beispiele das Ordnungsamt der Stadt, die Rathausverwaltung und natürlich die Freunde der Bremer Straßenbahn. »Alle möchten in diesen anstrengenden Zeiten endlich wieder etwas unternehmen und erleben, was Spaß macht, ohne dass man sich dem Risiko der Ansteckung aussetzen muss«, weiß Müller und bittet in diesem Zusammenhang noch einmal ausdrücklich darum, das Rollout des »Nordlichts« am Bildschirm und nicht persönlich vor Ort zu verfolgen. »Beim Streaming ist sowieso viel mehr zu sehen!«

BESSER ALS SEINE VORGÄNGERIN

»Bremens Neue« wird in den kommenden drei Jahren alle 77 alten Straßenbahnen ersetzen. Diese stammen aus den 1990er Jahren und müssen dringend ersetzt werden. »Die neuen Bahnen sind 35 Zentimeter breiter als die Vorgängerinnen und bieten unseren Fahrgästen damit deutlich mehr Platz und Komfort«, sagt Hajo Müller. Dabei haben die neuen Bahnen nicht nur mehr Sitz- und Stehplätze, sondern auch mehr Türen für einen bequemen Ein- und Ausstieg. Insgesamt hat das »Nordlicht« zudem acht sogenannte Mehrzweckflächen auf denen sich Kinderwagen, Rollator oder Räder einfacher unterbringen lassen. Zwei Plätze sind zudem für Rollstuhlfahrende vorgesehen. Diese gelangen an der zweiten Tür wie gewohnt mit dem Hublift in die Bahn. Grundsätzlich erleichtern breite Durchgänge an den Gelenken die Bewegungsfreiheit in der Bahn.

Neben einer Klimatisierung komme auch das moderne Informationssystem den Fahrgästen zu Gute, so Hajo Müller. »Große Doppel-Monitore zeigen nicht nur die Linien-Nummern und nächsten Haltestellen an. Sie bieten bei Bedarf auch Platz für zusätzliche Fahrgastinformationen, beispielsweise zu Baustellen.« In Sachen Sicherheit hat sich ebenfalls was getan. »Zusätzlich zur Videoaufzeichnung gibt es künftig an jeder Tür im Fahrzeug eine Sprechstelle für den Kontakt zum Fahrenden«, so der BSAG-Vorstandssprecher.

Auch für Fahrerinnen und Fahrer ändert sich einiges. Der helle und geräumige Fahrstand wurde nach den neuesten Erkenntnissen der Ergonomie gestaltet. Die wichtigsten Informationen zeigt ein Display in der Mitte des Fahrstands an – und damit immer im Blickfeld. Für eine gute Übersicht sorgen die schmalen A-Säulen. Sie geben Raum für ein Panoramafenster mit einem weiten Sichtfeld. Kameras und eine transparent gestaltete Rückwand erlauben zugleich den Blick auf das Geschehen im Fahrgastraum und auf das Ein- und Aussteigen an den Haltestellen.

»Mit dem Avenio erhält Bremen ein zuverlässiges Fahrzeug, das optimal zu den Anforderungen der Hansestadt passt. Die neue Straßenbahn bietet Sicherheit und höchsten Fahrgastkomfort mit barrierefreiem Einstiegen, modernen

Informationssystemen und Beleuchtungskonzepten sowie intelligenten Fahrerassistenzsystemen. Die Vernetzung der Fahrzeuge mit unserem Customer Service sorgt darüber hinaus für eine optimierte Instandhaltung und erhöhte Verfügbarkeit«, sagt Michael Peter, CEO von Siemens Mobility.

»NORDLICHTER« WERDEN UMFANGREICH GETESTET

Jeder neue Straßenbahntyp muss vor der ersten Fahrt mit Fahrgästen zahlreiche Tests sowie ein umfangreiches Prüf- und Zulassungsverfahren durchlaufen. Das ist beim Bremer »Nordlicht« nicht anders, schließlich besteht eine moderne Bahn aus zahllosen Bauteilen und viel Software, die alle Systeme steuert.

Die ersten Tests fanden noch im Stand statt – im Wiener Siemens-Werk. Bei einem Aufenthalt im Siemens-eigenen Prüf- und Validationcenter (kurz PCW) im nordrhein-westfälischen Wegberg-Wildenrath folgten weitere Messungen. So wurden dort beispielsweise Schall-Emissionen, das Geschwindigkeitsregelsystem und die Erwärmung der Bremsen überprüft.

Der Großteil der sicherheits- und zulassungsrelevanten Tests findet seit dem Frühjahr in Bremen statt. Bevor die Straßenbahn die ersten Meter in der Hansestadt zurücklegen durfte, wurden unter anderem die Antriebe überprüft, Test-Fahrerinnen und -Fahrer geschult und die Bremsenleistung auf Bremer Schienen sichergestellt. Auch die Feuerwehren aus Bremen und Lilienthal waren gleich zu Anfang zu Gast. Sie übten, die leer fast 48 Tonnen schwere Bahn anzuheben, falls dies bei einem Unfall notwendig sein sollte.

»KLÖTZCHENFAHRT« UND »TRÖPFCHENFAHRT«

Das »Nordlicht« soll künftig tagtäglich Fahrgäste sicher, bequem, schnell und zuverlässig befördern. Dazu wurden und werden derzeit zahlreiche Messfahrten unternommen. Dabei geht es unter anderem um den tatsächlichen Raumbedarf der neuen 2,65 Meter breiten Bahnen. Mit ihren vier Wagenteilen (davon drei angetriebenen) bewegt sich das »Nordlicht« – dessen technischer Name GT8N-2 lautet – anders durch das Netz als die beiden anderen Fahrzeugtypen.

Ein Bestandteil ist die sogenannte »Klötzchenfahrt«. Dabei wird getestet, ob das »Nordlicht« – auch bei schwierigen Rahmenbedingungen – im fast 80 Kilometer langen Netz feste Objekte wie zum Beispiel Haltestellendächer, Masten oder Werbetafeln berührt. Abstandshalter an den Seitenflächen und am Kopf der Bahn simulieren dazu die äußersten Punkte des fast 37 Meter langen Fahrzeugs – bei maximaler Beladung und starkem Seitenwind. Das Gewicht der fehlenden Fahrgäste wird während der Tour mit Sandsäcken nachgebildet.

Für die Frage, ob sich zwei entgegenkommende Straßenbahnen eventuell touchieren könnten, wird bei der sogenannten »Tröpfchenfahrt« geklärt. Schließlich spielt dabei nicht nur die reine Fahrzeugbreite eine Rolle. Die vier Wagenkästen verhalten sich in Kurven anders und schwenken unterschiedlich weit aus. Um diese Ausschläge sichtbar zu machen, ging es für das »Nordlicht« und die ebenso breite GT8N1-Bahn auf Tour. Aus Plastikschläuchen wird dabei Farbe aus Kanistern im Innenraum nach außen geleitet. An vier Konturpunkten entlang der Karosserie tropft jeweils eine andere Farbe. Fährt die Bahn, »malt« sie vier bunte Linien links neben die Gleise – also auf der Seite, auf der sich die Fahrzeuge im Alltag nahekomen.

Weitere Fahrten im Gesamtnetz der BSAG dienen der Erfassung von Beschleunigungs- und Bremswerten. Auch die sogenannte Dauerbeziehungsweise Betriebsfestigkeit muss überprüft werden. Gemeint ist die Haltbarkeit der Fahrwerke. Sandsäcke simulieren auch hier wieder das Gewicht der späteren Fahrgäste. Gefahren und gemessen wird in beiden Fällen mehrmals: einmal leer, einmal mit einer 2/3 und einmal mit einer 3/3 Beladung – was einer sehr vollen und damit sehr schweren Bahn entspricht.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Die notwendigen Tests für das Zulassungsverfahren der Straßenbahn sind zum großen Teil abgeschlossen. Voraussichtlich Mitte August fließt die mehrere tausend Seiten umfassende Dokumentation in einen Feststellungsbericht ein, der im Anschluss von den zuständigen Aufsichtsgremien geprüft und genehmigt wird. Derzeit geht die BSAG von einem Start in den Fahrgastbetrieb im kommenden Monat aus. Doch damit sind die Tests noch nicht beendet. Auch im Anschluss an den ersten Einsatz im Netz werden weitere Messungen erforderlich sein.

Ebenfalls Mitte August wird die Ausbildung der Fahrerinnen und Fahrer auf der neuen Straßenbahn starten. Nach und nach erhalten dann alle Fahrdienst- und Werkstatt-Kolleginnen und Kollegen der BSAG die Zulassung für den Einsatz auf dem »Nordlicht«.

DAS »NORDLICHT« IN ZAHLEN

Technische Daten zur neuen Bremer Straßenbahn:

- Länge: 36.900 mm
- Breite: 2.650 mm
- Höhe: 3.655 mm
- Gewicht: 47,9 t (leer)
- Motoren: 6 Antriebe an drei Drehgestellen mit jeweils 120 kW
- Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Die Bahn verfügt über 7 Türen, 95 Sitzplätze (inklusive Klappsitze), 186 Stehplätze (155 bei besetzten Klappsitzen) und 8 Mehrfachnutzungsflächen.

GUT INFORMIERT & PRESSEMATERIAL

Weitere Informationen, Fotos und Texte zum Nordlicht gibt es auf dem Blog der BSAG unter blog.bsag.de/nordlicht. Infos zur Vorstellung der Bahn in der Stadt gibt es in Kürze unter nordlicht.bsag.de.

Pressematerial, Fotos sowie den Trailer zum 30. August, gibt es zum Download unter:

<https://cld.bsag.de/bsagcld/index.php/s/WrsJgNKsQ9tmxb4>
(Passwort: Stn4s2Wq)