



Tramlinie erreicht Kehler Rathaus

Ende April 2017 wurde die Verlängerung der Strassburger Tramlinie D von der Haltestelle Aristide Briand über eine 2,7 Kilometer lange, den Rhein und das Vauban-Becken mit je einer Brücke überwindende Neubaustrecke ins deutsche Kehl eröffnet (siehe ERI 6/2017, S. 308 – 309). Von der vorläufigen Endhaltestelle Bahnhof sollen die Bahnen ab Ende 2018 zum Kehler Rathaus weiterfahren. Die Trasse führt zunächst zweigleisig über die B 28 in die Grossherzog-Friedrich-Strasse, der sie nach der Haltestelle Hochschule eingeleisig bis zum Rathaus folgt; in der Hauptstrasse liegt die Endhaltestelle mit zwei Gleisen. Am 17. Oktober 2018 hat die Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) mit der Citadis-Strassenbahn 3004 die ersten Probefahrten auf der neuen Strecke durchgeführt. Dabei wurde unter anderem getestet, ob eine durchgehende Stromversorgung gewährleistet ist und ob die Abstände zu den Bahnsteigkanten stimmen. Ausserdem fand zusammen mit dem Wagen 2005 ein Abschleppversuch statt. (schr)

RNV stellt Maquette für neue Strassenbahn vor

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) hat bei Škoda Transportation zum Preis von

250 Millionen Euro 80 Zweirichtungs-Strassenbahnen für ihr meterspuriges Netz im Raum Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bestellt; es besteht eine Option auf 34 weitere Wagen (siehe Heft 8-9/2018, S. 428). Sie entstammen der Fahrzeugfamilie Artic, die nun als „ForCity Smart“ vermarktet wird, und werden hauptsächlich in Finnland bei der durch Škoda übernommenen Transstech hergestellt. Der Betreiber bezeichnet die Fahrzeuge als Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020). Zunächst werden 31 Dreiteiler, 37 Vierteiler und zwölf Sechsteiler mit einer Länge von 30, 40 beziehungsweise 60 Metern von 2021 an geliefert.

Die allachsgetriebenen Fahrzeuge verfügen über Drehgestelle mit 1800 mm Achsstand und Räder mit einem Durchmesser im Neuzustand von 680 mm. Batterien lassen die oberleitungslose Fahrt über etwa 1,5 Kilometer zu. Unter den Führerständen sind zusammengeklappte, rein mechanische Scharfenbergkupplungen montiert. Die Vier- und Sechsteiler lassen sich in der Werkstatt mittig leicht trennen. Jeder Wagenteil ist auch dann prinzipiell für sich selbst fahrfähig. Technisch möglich, aber betrieblich nicht vorgesehen ist das Kuppeln von zwei- und dreiteiligen Segmenten zu 50 Meter langen Fahrzeugen; die entsprechende Zulassung wird angestrebt.



Maquette der von Škoda zu bauenden Rhein-Neckar-Tram 2020 bei der Vorstellung in Mannheim am 8. Oktober 2018; da ein bereits vorhandenes Bauteil verwendet wurde, entspricht das Frontdesign nicht genau dem späteren Fahrzeug (Foto: J. Lüthard).

Abschleppversuch mit den gekuppelten Citadis-Strassenbahnen 2005 (links) und 3004 im Bogen von der Hauptstrasse in die Grossherzog-Friedrich-Strasse in Kehl am 17. Oktober 2018; rechts unten ist die neue Endhaltestelle Rathaus zu sehen (Foto: Stadt Kehl).

Am 8. Oktober 2018 wurde in Mannheim eine Maquette der neuen Strassenbahn präsentiert. Die meisten Sitzplätze sind in den Hochflurbereichen in Vierergruppen über den Drehgestellen angeordnet. In den Drei- und Vierteilern gibt es zwei Rollstuhlplätze, im Sechsteiler vier. Die RNT 2020 werden einen Niederfluranteil von lediglich 50 % und in diesen Bereichen nur wenige Sitzplätze bieten. Die Sitze in den Hochflurbereichen sind über eine oder zwei Stufen erreichbar.

Die RNT 2020 sollen die ältesten Fahrzeuge des sehr heterogenen RNV-Bestands ersetzen; zudem lassen die in den nächsten Jahren geplanten umfangreichen Erweiterungen des Meterspurnetzes den Fahrzeugbedarf steigen. (lüt)

Einsatzbeschränkung für Münchner Redesign-423

Seit einiger Zeit kommen bei der S-Bahn München die ersten modernisierten Triebzüge der Baureihe 423 zum Einsatz. Zu den zahlreichen Umbauten gehören auch neue LED-Anzeigen an der Front und den Seiten. Auf ihnen wird das Zugziel in weisser Schrift angezeigt, während die dazugehörige S-Bahn-Liniennummer zunächst farblich entsprechend den Liniennetzplänen dargestellt wurde. Wegen der angeblichen Verwechslungsgefahr mit Lichtsignalen bei schlechten Sichtverhältnissen und weil an der Zugspitze offenbar farbige Lichtquellen mit Ausnahme von Weiss und Rot für die Signalbeleuchtung nicht zulässig sind, wurde Ende Oktober der Einsatz der Redesign-423 kurzzeitig eingeschränkt: Betroffene Fahrzeuge durften ohne Auflagen weiter auf den Linien S1, S3 und S7 fahren. Auf den übrigen Linien waren sie nur noch in Langzügen aus drei Einheiten in der Zugmitte zugelassen. Sollte im Störfall ein an Zugspitze oder -schluss gereihtes Redesign-Fahrzeug umlaufbedingt auf eine der untersagten Einsatzstrecken gelangen, so sah die entsprechende Weisung vor, das Fahrgastinformationssystem und somit auch die Zugzielanzeige abzuschalten.

Der untragbare Zustand wurde bereits zum 1. November durch ein Update des Fahrgastinformationssystems beendet: An der Fahrzeugfront erscheinen alle Liniennummern ab sofort nur noch in Weiss; die farbigen Linienanzeigen an den Seiten bleiben dagegen erhalten. (6345)

S-Bahn München: Abfahrt vor Plan für mehr Pünktlichkeit

Die DB hat bei der S-Bahn München vom 15. bis 19. Oktober 2018, jeweils zwischen 6.00 und 9.30 Uhr, auf der Stammstrecke zwischen München Ost und Pasing einen Probebetrieb mit Abfahrten vor Plan durchgeführt. Es sollte getestet werden, inwieweit die von S-Bahn-Zügen von den Aussenästen mitgebrachten Zeitreserven zum Verspätungsabbau auf der vielbefahrenen Ost – West-Verbindung durch die Innenstadt genutzt werden können. Zuerst eingetoffene und abfahrereite Züge im Zulauf der Stammstrecke erhielten während des Versuchs an den Stationen Pasing, Ostbahnhof, Laim und Don-