



Die erste lieferbereite Tralink-Strassenbahn für Rostock am 10. April 2013 auf dem Gelände des Vossloh-Werks in Valencia (Foto: J. Lüthard).



U5-25-Triebwagen 602 in der nachgebauten U-Bahn-Station auf dem Gelände des FRTC (Foto: S. Karkowski).

**Rostocker Strassenbahn:
So sieht sie aus**

Im April 2011 bestellte die Rostocker Strassenbahn bei einem Konsortium aus Vossloh Kiepe und Vossloh España 13 neue Niederflurstrassenbahnen des Typs Tralink für 37,6 Millionen Euro. Das erste dieser 32 Meter langen Normalspur-Zweirichtungsfahrzeuge war Anfang April 2013 in Valencia lieferbar, wie ein Augenschein vor Ort ergab. Die Fahrzeuge sollen Anfang 2014 in Betrieb gehen und sukzessive 17 Tatra-Strassenbahnen ersetzen. (lüt)

Moderne Übungs-Bahn

Von der Öffentlichkeit beinahe unbemerkt ist in Frankfurt am Main eine neue „U-Bahn-Linie“ entstanden. Diese steht in Zusammenhang mit dem neuen Feuerwehr- und Rettungstrainingscenter (FRTC), das nach knapp zweijähriger Bauzeit in unmittelbarer Nachbarschaft zur Frankfurter Hauptfeuerwache entstanden ist und Mitte Juni eröffnet wird. Die Anlage enthält auch einen U-Bahn-Simulator sowie eine kurze Bahnstrecke mit zwei Weichen.

Passend zur nachgebauten U-Bahn-Station wurde ein – für solche Zwecke eher ungewöhnlich – sehr modernes Fahrzeug beschafft. Dabei handelt es sich um den Triebwagen 602, einen U-Bahn-Wagen des Typs U5-25 von Bombardier. Dieser hatte zusammen mit dem Wagen 601 im Jahr 2010 bei einem Hochwasser im Bautzener Bombardier-Werk erhebliche Wasserschäden erlitten. Beide Fahrzeuge wurden deshalb ausgemustert und konnten nun günstig für Übungszwecke erworben werden. Der Triebwagen 601 steht in einem Übungstunnel unter dem Frankfurter Hauptbahnhof.

Auf der neuen Bahnanlage können in Kombination mit den U5-25-Fahrzeugen alle Einsatzszenarien im U-Bahn-Bereich realitätsnah nachgestellt und geübt werden. Unter anderem können mit den Fahrzeugen Aufgleisübungen durchgeführt werden; zu diesem Zweck stehen der Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main auch zwei neue Rüstwagen Schiene zur Verfügung. (kar)

AKN ersetzt ihre VT2E durch Lint

Die AKN Eisenbahn AG wird ihre VT2E-Triebwagen aus den Jahren 1976 und 1977

durch Fahrzeuge des Typs Lint 54 ersetzen; dies hat das Unternehmen am 6. Mai in Kaltenkirchen bekanntgegeben. 14 dieser Triebzüge hat die AKN für rund 60 Millionen Euro bei Alstom bestellt; sie sollen ab der zweiten Jahreshälfte 2015 geliefert werden und ab Ende 2015 in den Einsatz kommen.

Die AKN verfügt über 15 dieselelektrische Doppeltriebwagen des Typs VT2E, die seinerzeit von LHB gebaut wurden; nach der Lieferung der Lint 54 sollen diese Fahrzeuge ausgemustert werden. Bei den VT2E handelte es sich seinerzeit um eine an die Hamburger U-Bahn-Typen DT 2 und DT 3 angelehnte Sonderanfertigung für die AKN. Ähnliche Triebwagen wurden später auch an die Frankfurt – Königsteiner Eisenbahn und die Graz – Köflacher Eisenbahn geliefert. Im Jahr 1993 kamen zu den Fahrzeugen aus den 1970er Jahren 18 weiterentwickelte, ebenfalls dieselelektrische Triebwagen des Typs VTA hinzu, die auch weiterhin im Bestand bleiben; acht dieser Fahrzeuge wurden für den elektrischen Betrieb nachgerüstet und verkehren seit 2004 mittels der S-Bahn-Stromschiene bis nach Hamburg Hbf.

Die Lint 54 werden im AKN-Farbschema blau-weiss-rot geliefert. Der AKN-Lint wird über 176 Sitzplätze und rund 170 Stehplätze verfügen, allerdings über keine Toiletten. Zum Einsatz kommen sollen die Züge in Einzel- oder Doppeltraktion vorwiegend auf der Linie A1 zwischen Neumünster und Hamburg Eidelstedt; wegen der zu kurzen Bahnsteige ist eine Dreifachtraktion nicht möglich. (brüg)



Links: Lint 54 in den Farben der AKN (Zeichnung: Alstom).

Unten: Typenskizze des Lint 54 für die AKN (Zeichnung: Alstom).

**S-Bahn-Teilausschreibung:
Zweiter Versuch**

Der Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg hat am 8. April den neu aufgelegten Teilnahmewettbewerb für das S-Bahn-Netz „Ring“ im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

