

Der Kleiber

Die HeiterBlick Zeitschrift

N°6 | 2023 Leipzig

1 Dortmund mit einmaliger Philosophie

Die Modernisierungs- und Neufahrzeuge: nachhaltig, sparsam und smart.

4 Die Funken fliegen wieder!

Der HeiterBlick ist für die neue Würzburger Straßenbahn in die Rohbauphase gestartet.

6 Sächsischer Powerstart für Leipziger Straßenbahnprojekt

Planmäßiger Start in die konstruktive Phase für die „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft“.

14 ...In der Straßenbahn mit... Staatsministerin Petra Köpping

Die Sächsische Staatsministerin für Soziales und Gesellschaftlichen Zusammenhalt Petra Köpping (SPD) zu Besuch bei HeiterBlick GmbH.

Modernisierungs- und Neufahrzeuge für Dortmund



Prototyp für die Modernisierung von insgesamt 64 Bahnen ist das Fahrzeug 348. Er wurde beispielhaft auseinandergenommen und in seiner Konstruktion analysiert, um den Ablauf des Modernisierungsprozesses zu planen. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

„Dortmund mit einmaliger Philosophie in der Branche – nachhaltig in der Fertigung und im Einsatz“

Eine zeitgemäße, zukunftstaugliche Stadtbahnflotte zum vernünftigen Preis? Um dieses Ziel zu erreichen, geht die Dortmunder Stadtwerke DSW21 einen einmaligen Weg.

64 zu modernisierende Bestandsfahrzeuge erhalten das gleiche Ausstattungsniveau wie 26 geordnete Neufahrzeuge. HeiterBlick verantwortet in diesem Großprojekt den mechanischen Teil, Kiepe Electric aus Düsseldorf die Fahrzeugelektrik. In welchen Schritten und mit welcher Fahrzeugausstattung wird das Projekt umgesetzt? Und könnte es eine Blaupause für weitere Verkehrsbetriebe sein? Jan Erning, Projekt- und Vertriebsleiter bei HeiterBlick, klärt beim Besuch der Montagestraße in Leipzig auf.

Man lebt nur einmal? Nun, Stadtbahnen mitunter auch zweimal – wenn sie die Voraussetzungen für eine Modernisierung erfüllen. Welche das sind? Jan Erning weiß

aus Erfahrung: „Ist die Altsubstanz in Drehgestellen und Wagenkästen gut, dann lässt sie sich gut mit neuer Technologie kombinieren. Nur zu starke Korrosion dürfen die Bauteile nicht aufweisen, diverse Roststellen dagegen lassen sich meist problemlos entfernen und neu lackieren. Ob sich ein Modernisierungsprojekt letztlich wirtschaftlich rechnet, das hängt auch von den Kundenwünschen ab und muss individuell geprüft werden.“

Die Dortmunder Bahnen der Jahrgänge 1986-1999 sind konstruktiv und technologisch gut in Schuss. Ihr Alter lässt jedoch erahnen: Die Fahrzeuge können in einigen Bereichen nicht mehr mit aktuellen und künftigen Fahrgastanforderungen mithal-

ten, so bei der Barrierefreiheit, Fahrgastkomfort und -information. Unter diesen Aspekten der Ausstattung, Nachhaltigkeit und nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit wurde ein Projekt für Dortmund geboren, das die Branche mit großem Interesse beobachtet: Für die Zukunftsflotte sind 26 neue Hochflurbahnen (B80D) in Auslieferung und es steht die Modernisierung von 64 Bestandsbahnen zwischen 2024 und 2031 an.

Erstes Bestandsfahrzeug für Modernisierung analysiert

In der Leipziger Werkshalle hat sich das Fahrzeug Nummer 348 eingefunden. Es ist der Prototyp für die konstruktive Moder-

nisierung. „Wir haben den ersten Wagen für die Modernisierung in Leipzig bis auf den nackten Rohbau zerlegt“, berichtet Projektleiter Jan Erning. „Denn für diese Bahnen gab es statt der heute üblichen 3D-Modelle lediglich kopierte Zeichnungen. Somit mussten wir die Maße des Rohbaus und der eingebauten Komponenten neu erfassen und uns die Konstruktion neu erarbeiten.“ Die restlichen 63 Wagen der Bestandsflotte werden dann bei DSW21 in Dortmund entkernt, lackiert und nach Leipzig geliefert. Wenn sie dort in die Montagestraße stoßen, werden sie ab 2024 nach und nach mit modernster Technologie gefüllt.“ Zur Zeitreise geht es ab in die Nachbarhalle.

Fortsetzung auf Seite 2.

Fortsetzung von Seite 1:

Montagestraße ermöglicht Zukunftseinblicke

Dort stehen in einer Montagestraße von HeiterBlick einige Wagen aufgereiht: von einer nahezu leeren, lackierten Karosserie bis hin zum komplett ausgestatteten Gefährt. Sie zählen zu den 26 neuen Hochflurbahnen, die derzeit in Auslieferung sind. „Dortmund ist bisher einmalig in der Branche und unser nachhaltigstes Stadtbahnprojekt – in der Fertigung und im Einsatz“, berichtet Erning und fährt fort: „Alle 90 Fahrzeuge werden den gleichen Ausstattungsstandard erhalten. Fahrgäste und Fahrer werden später in der Flotte keinen Unterschied zwischen modernisierten und neuen Fahrzeugen sehen und spüren.“ Welche Anforderungen von DSW21 landeten denn im Pflichtenheft von HeiterBlick? „Hierzu zählen zentrale Aufgaben für den Fahrkomfort und den technischen Betrieb, für den Fahrgastraum und die Fahrerstands-ausstattung sowie für die Verkehrssicherheit“, berichtet Erning. Argumente für die gleiche Ausgestaltung der Bahnen seien die sinkenden Betriebskosten und das einfachere Handling bei der Versorgung mit Bau- und Ersatzteilen. Hinzu komme ein übergreifender Nachhaltigkeitsgedanke, unterstreicht Erning: „Wir sprechen bei uns intern von ‚Green Steel‘, da die modernisierten Stadtbahnen den hohen Ausstattungsstandard wie ein Neufahrzeug erhalten, aber dennoch keine neuen Wagenkästen benötigen. Das Material wird schlicht eingespart. Nachhaltiger geht es in dieser Hinsicht kaum.“ Hinzu kommt, dass

die Zugklimatisierung für den hohen Fahrgastkomfort auf einem sehr energieeffizienten und zugleich kostensparenden Konzept beruht – ohne klassische Klimaanlage.

Energieeffizientes Luft- und Klimakonzept implementiert

Im frischlackierten Wagen ohne Fensterglas, Fußbodenbelag und Deckenverkleidung fallen vor allem die unzähligen Isolationsmarkierungen auf. Als ob ihr Schottenmuster auf die zu erwarteten Spar-effekte hinweisen möchte. Denn auf Sparsamkeit ist das Klimakonzept ausgelegt. Die Dortmunder Bahnen legen viel Tunnelstrecke zurück und besitzen außer für den Fahrerraum keine Klimaanlage – für das Wohlfühlklima sorgen Lüftung, Dämmung und Heizung. Speziell das außergewöhnliche Dämmkonzept übernimmt eine wichtige Aufgabe, weiß Erning: „Dadurch kann der Fahrgastraum im Winter effektiv beheizt werden und im Sommer schützt die Dämmung vor einer schnellen Aufheizung.“

Die DSW21 selbst sieht die dämmoptimierte Bahn in der Tradition einer energetischen Gebäudesanierung. Mit moderner Messtechnik wurden undichte Stellen und Wärmebrücken in den Fahrzeugen identifiziert und Maßnahmen zur optimalen Dämmung definiert. Dazu zählt beispielsweise eine besondere Verglasung. Das Konzept geht auf, denn in einem Wiener Klimakanal haben die Fahrzeuge ihre Tests mit Bestnoten abgeschlossen. Damit werden dem Fahrzeug Spitzenwerte beim Thema Heizung und Energie bescheinigt. So wird die installierte Heizleistung um mehr als 70 % von 100 kW auf nur noch 27 kW reduziert.



Jan Erning ist Vertriebsleiter bei HeiterBlick und leitet das Gesamtprojekt Dortmund. In dem Konzept aus neuen und modernisierten Fahrzeugen sieht er absolut Potenzial für Verkehrsbetriebe, die vor ähnlichen Herausforderungen wie die DSW21 in Dortmund stehen. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



Der Energieverbrauch für Fahrstrom und Strom für die Heizung – in Dortmund bereits heute 100 % Ökostrom – wird, auf die Gesamtflotte gerechnet, um rund 12,5 % sinken, was einen Millionenbetrag einspart.

Neben dem gestiegenen Nachhaltigkeitsanspruch hat sich das Mindset unserer Gesellschaft und des ÖPNV auch bei den Themen Barrierefreiheit und Inklusion in den vergangenen Jahrzehnten stark weiterentwickelt. Mit dem Einsatz der innovativen „Kneeling“-Technologie ist DSW21 Vorreiter unter den bundesweiten Verkehrsunternehmen. Hierbei können Bahnen über eine Luftfederung – ähnlich wie bei Bussen – knapp 3 cm parallel „in die Knie gehen“. Zusammen mit baulichen Maßnahmen sorgt dieses „Kneeling“ im gesamten Streckennetz für eine Höhendifferenz von maximal 5 cm zum Bahnsteig. Das erleichtert den in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen und auch Fahrgästen mit Kinderwagen den Ein- und Ausstieg.

In die Dortmunder Bahn hier wurde zur intelligenten Dämmung bereits eine spezielle Verglasung eingesetzt. Die installierte Heizleistung wird sich mit dem neuen Klimakonzept um mehr als 70 % von 100 kW auf nur noch 27 kW reduzieren. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

Modernste Ausstattung im Namen der Sicherheit

Wir wechseln in eine nahezu fertig montierte Hochflurstadtbahn zum Probesitzen – im Fahrgastraum wie Fahrerstand. Neben den rotfarbenen, gepolsterten Sitzen überzeugt vor allem das Raumgefühl mit jetzt größeren, von allen Türen aus sofort erreichbaren Sondernutzungsflächen. Weitere Maßnahmen der Barrierefreiheit und Fahrgastsicherheit sind z. B. optimierte Taster und kontrastreiche Griffstangen sowie Türampeln mit auffälliger LED-Beleuchtung. Via Monitore haben auch die Fahrzeugführenden im ergonomisch optimierten Fahrerstand die Verkehrs- und Fahrgastsicherheit im Blick. Neben Außen Spiegelkameras sind zudem Kameras und Ultraschallsensoren im Kupplungsbereich zwischen den Wagen installiert. Die schlagen bei Bewegung an und geben Meldung an den Fahrerstand. Dies unterstützt die Vermeidung von Unfällen in diesem Fahrzeugbereich, z. B. von sehbeeinträchtigten Personen oder auch bei Vandalismus.

Ein technologischer Unterschied der Zweirichtungsbahnen im Antrieb wird übrigens weiter fortbestehen: Die Neufahrzeuge besitzen Drehstromantriebe, die modernisierten weiterhin Gleichstromantriebe. „Dies wird aber für Fahrer und Fahrgäste nicht spürbar sein. Denn eine grundlegende Anforderung ist es, dass das Fahrgefühl für die Straßenbahnfahrer und Fahrgäste immer gleich sein soll“, berichtet Erning. „Dazu haben wir mit unserem Partner Kiepe Electric viel Know-how in die Abstimmung der Antriebe gelegt, um ein harmonisches Brems- und Beschleunigungsverhalten zu erreichen. Das ist gelungen und die Züge können später im Betrieb gemischt, das heißt ein Neu- und ein Modernisierungsfahrzeug als Zug in einer Traktion zusammengestellt werden.“

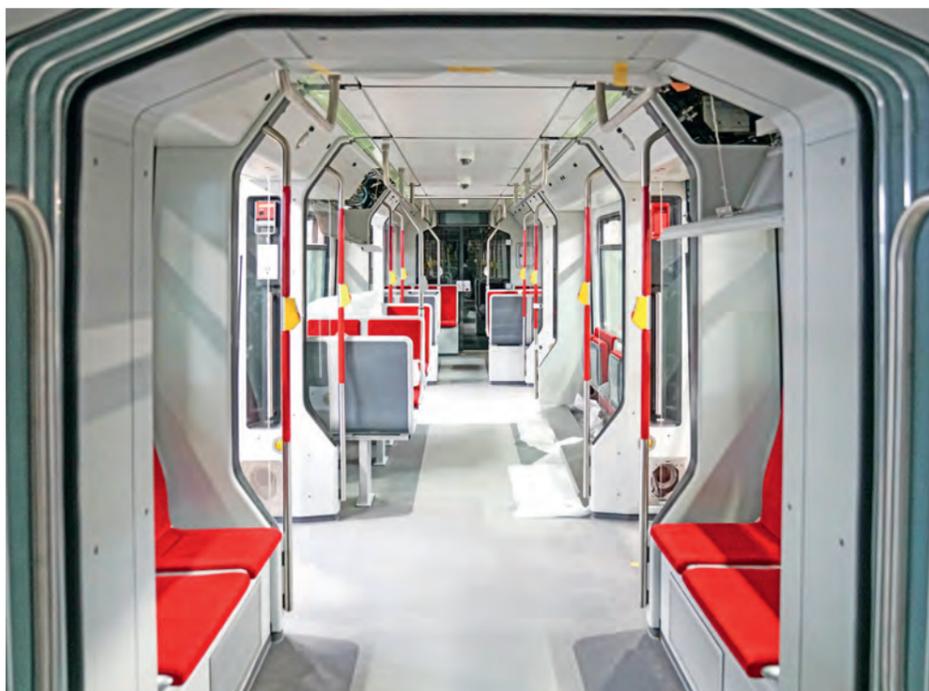


In einer Montagestraße von HeiterBlick stehen einige Wagen aufgereiht: vorne ist ein nahezu komplett ausgestattetes Neufahrzeug für die DSW21 zu sehen. Sie zählt zu den 26 neuen Hochflurbahnen, die derzeit in Auslieferung sind. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

Die zweite Hälfte des Lebenszyklus steht an

Zu den Neufahrzeugen, das erste soll im Sommer 2023 in den Regelfahrbetrieb gehen, werden die ersten modernisierten Gefährten rund ein Jahr später stoßen. Jan Erning freut sich auf diesen Meilenstein: „Mit unserem Modernisierungsprozess wird sich der Lebenszyklus der Fahrzeuge von 30 auf bis zu 60 Schienenjahre verlängern, also

verdoppeln. Das ist ein großartiger Beitrag für einen effizienten, attraktiven und nachhaltigen ÖPNV. Wir sind sicher, dass die Erfahrungen aus diesem Dortmunder Pionierprojekt für viele weitere Verkehrsbetriebe interessant sind und zu neuen Überlegungen hinsichtlich ihrer künftigen Fahrzeugflotten führen können!“



Neben den rotfarbenen, spürbar gepolsterten, rutschfesten Sitzen überzeugt vor allem das Raumgefühl mit jetzt größeren, von allen Türen aus sofort erreichbaren Sondernutzungsflächen für die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste oder auch Fahrräder. Weitere Maßnahmen der Barrierefreiheit sind z. B. optimierte Taster und kontrastreiche Griffstangen. Auch Türampeln innen und außen mit auffälliger LED-Beleuchtung fördern die Fahrgastsicherheit, währenddessen Ambiente-Beleuchtung und Infotainmentsystem zum Fahrkomfort beitragen. Bild: Ingo Woelk

Das Stadtbahnprojekt Dortmunder Hochflurbahnen (B-Wagen-Projekt)

26 neue Hochflurbahnen (B80D):

Hersteller HeiterBlick und Kiepe Electric,
Modell »B-Wagen neu«, Typ »B80D-6«
6-Achser, Länge 28 m, Gewicht 38 t
Erste Bahn im Netz: Sommer 2023. Lieferungen bis 2025

64 baugleich zu modernisierende Bahnen (B80C):

Hersteller DUEWAG
Jahrgang 1986-1999
43 6-Achser, 21 8-Achser, Länge 28 bzw. 38 m, Gewicht 38 t bzw. 48 t
Modernisierungen bzw. Lieferung von 2024 bis 2031

10 auszumusternde Bahnen (B100S):

Hersteller DUEWAG
Jahrgang 1974

Die Funken fliegen wieder: HeiterBlick in Rohbau-Ära gestartet

Einige Besonderheiten prägen das Straßenbahnprojekt Würzburg. So ist HeiterBlick erstmals als alleiniger Auftragnehmer verantwortlich für das komplette Fahrzeug. Dieses ist wiederum sehr individuell konzipiert und an die anspruchsvolle Topografie der Mainstadt angepasst. Ein weiteres Novum: HeiterBlick übernimmt nach längerer Pause wieder den Rohbau in eigener Werkhalle. Ebenfalls unbedingt erwähnenswert: die gute Kooperation mit dem Kunden Würzburger Straßenbahn GmbH (WSB) seit dem Projektstart.

Würzburg ist eine reizvolle Stadt: hügelig, enge Altstadtgassen und alte Brücken sorgen für romantische Gefühle. Diese topografische Schönheit bringt für das Würzburger Straßenbahnnetz und den Fahrzeugbauer allerdings spezielle Herausforderungen mit sich. Sebastian Louca, Projektleiter bei HeiterBlick, weiß um die passenden konstruktiven und technologischen Antworten: „Die neuen Niederflurbahnen besitzen einen individuellen Zuschnitt. So haben wir im platzsparend konstruierten Wagenkasten, der damit lichtraumoptimiert durch enge Gassen passt, Raum für komfortable Sitz- und für Stehplätze, Multifunktionsflächen und Informationstechnologie geschaffen. Auch die großartige Möglichkeit zur Fahr-

radmitnahme haben wir in unser ausgeklügeltes Raumkonzept integriert“. Hinzu kommt in Würzburg eine der steilsten Straßenbahnstrecken Europas, die der Allradantrieb zuverlässig bewältigt. Der an allen Achsen angetriebene Wagen kann auch am Berg – speziell der Anfahrt nach Heuchelhof mit 9,1 Prozent Steigung – ausreichend beschleunigen und bei steilem Gefälle die nötige Bremskraft aufbringen. Insgesamt 18 neue Fahrzeuge wird HeiterBlick an die Stadt am Main ausliefern.

HeiterBlick erweitert Fertigungstiefe

Die ersten Wagenkästen der neuen Würzburger Flotte strahlen in einer Werkhalle von HeiterBlick bereits besonders: Es sind die ersten frisch zusammengeschweißten Rohbauten für das erste Fahrzeug. Diese legen die Grundlage für die optisch und technologisch hochattraktive Straßenbahn und der Kunde WSB ist von Anfang an dabei – gerne auch vor Ort in Leipzig. Zuletzt hatte HeiterBlick vor zwei Dekaden den Rohbau für die Leipziger LeoLiner gefertigt. Sebastian Louca: „Jetzt haben wir diesen Fertigungsschritt ganz bewusst wieder übernommen und die Arbeiten sind gut angefallen. Derzeit konzentrieren wir uns auf vorgefertigte Hauptbaugruppen, die wir zu

einem Wagenkasten zusammenfügen und diesen anschließend mit Anschweißteilen komplettieren. Hierfür haben wir kräftig investiert. Aktuell sind in der Halle zwei Aufbaustände und drei Richtstände installiert, auf denen jeweils unterschiedlich lange Wagenkästen bearbeitet werden können.“

Warum geht HeiterBlick den Schritt in die Rohbaufertigung? Das erklärt Geschäftsführer Samuel Kermelk: „Fernziel im Rahmen unserer Wachstumsstrategie ist es, dass Fertigung und Konstruktion weitgehend innerhalb des Unternehmens HeiterBlick umgesetzt werden. Wir sehen die lokale Wertschöpfung und ‚Made in Germany‘ absolut als Chance. Dabei werden unsere Kunden in jedem Projekt von der Erweiterung unserer Fertigungstiefe profitieren.“ Die Erklärung für diese Ankündigung schickt Samuel Kermelk gleich hinterher: „Bereits heute besitzen wir durch die intensive Zusammenarbeit mit Rohbaufertigern eine eigene, langjährige Kompetenz in dieser Materie. Dieses Wissen werden wir nun durch teilweise Eigenfertigung hier in Leipzig vertiefen. Mit dem wachsenden Know-how können wir unsere Speziallieferanten für den Rohbau künftig noch besser führen, was die Qualität und Lieferperformance in allen Projekten erhöhen wird.“

Rohbau zusammenfügen und ausrichten

Der Zusammenbau und das Ausrichten des Wagenkastens bestimmen den Rohbauprozess der Straßenbahnwagen für Würzburg. In den beiden neuen Aufbauständen können jeweils Hauptbaugruppen zu neuen Wagenkästen zusammengefügt und diese anschließend mit Anschweißteilen komplettiert werden. In der Folge werden die Wagenteile an den Richtständen vermessen und bei Bedarf nachgerichtet. Sebastian Louca erklärt: „Das Richten ist nötig, da sich das Material durch die beim Schweißen entstehende Hitze ausdehnt, beim Erkalten jedoch wieder zusammenzieht. Nehme ich also den Wagenkasten aus der Aufbauvorrichtung, dann verzieht er sich und steht unter Umständen leicht außer Maß. Diese Abweichungen werden auf dem Richtstand behoben und der Wagenkasten erhält wieder seinen Sollzustand.“ Anschließend wird jeder Wagenteil geprüft und freigegeben, bevor er in die weitere Fertigung gehen kann.

Handfeste Vorteile durch eigenen Rohbau

Der Vor-Ort-Rohbau bei HeiterBlick – für Nieder- und Hochflurbahnen verschiedenster Maße möglich – bringt Vorteile hinsichtlich einer flexibleren Liefer- und Fertigungskette mit sich.

Dabei wird HeiterBlick einzelne Profile, Blechteile und (Klein-)Baugruppen weiter-

hin zukaufen. Die zuletzt sehr volatilen Lieferketten haben jedoch offenbart, wie wichtig es ist, hochflexibel auf das wirtschaftliche Umfeld reagieren zu können. Deshalb ist es zukunftsichernd, dass HeiterBlick mit wachsender Rohbaukompetenz die Flexibilität in der Fahrzeugfertigung und damit deren Prozessstabilität steigern will. „Diese Annahmen haben sich im Würzburger Projekt bereits bestätigt“, berichtet Louca. „Beispielsweise konnten wir eine Lieferverspätung des Daches für den ersten Wagenkasten durch Eigenfertigung kompensieren.“ Ein weiteres Argument für den eigenen Rohbau ist die erleichterte spätere Fahrzeugmontage. Änderungen im Montageprozess oder Anpassungen an Montagebaugruppen – wie sie gerade in einem technisch sehr anspruchsvollen Projekt wie Würzburg vorkommen – sind bei HeiterBlick umsetzbar. Hierbei können Konstruktion, Rohbaufertigung und Fahrzeugmontage auf dasselbe Datensystem zugreifen, woraus eine steigende Prozessqualität und damit eine Qualitätssicherung auf hohem Niveau resultiert.

Der fertige Rohbau der Würzburger Bahnen wird bei HeiterBlick in der Betriebsstätte Grimma lackiert, rund einen Monat dauert dieser Prozess. Anschließend werden in der Leipziger Montagestraße Fußboden und Decke eingebaut und die gesamte Innenverkleidung angebracht. Es folgen der Einbau der Fenster und Türen sowie der gesamten Fahrzeugelektrik. Im letzten Schritt werden die fünf Wagenteile miteinander verbunden und die Drehgestelle integriert, die unabhängig vom Rohbau produziert werden.

Gemeinsam Projekt vorantreiben

Von Anfang an, seit der Vertragsunterzeichnung im Dezember 2019, legten HeiterBlick und die WSB großen Wert auf ein offenes Verhältnis, stete Gesprächsbereitschaft und eine hohe Transparenz im Projekt. Sebastian Louca weiß: „Diese Begegnung auf Augenhöhe hat sich als wichtig und richtig erwiesen. So setzten mit Projektstart die Corona-Pandemie und später der Krieg in der Ukraine ein. Wir konnten die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Herausforderungen konstruktiv angehen und haben produktive Lösungen wie den qualitativ hochwertigen Rohbau entwickelt.“ Jetzt starten HeiterBlick und die Würzburger Straßenbahn GmbH im Projekt voll durch. Sebastian Louca freut sich: „Die Konstruktion ist mit dem Rohbau gut gestartet und diesen Flow müssen wir beibehalten. Es darf keinen Leerlauf geben in Rohbau, Lackiererei und Montage, schließlich soll ab Mitte 2024 jeden Monat eine neue Bahn nach Würzburg ausgeliefert werden. Denn der Kunde will zügig seine Bestandsflotte ersetzen und wir werden alles dafür geben.“



Sebastian Louca ist erfahren in der Schienenfahrzeugbranche und betreut als Projektleiter seit dem 1. Januar 2020 das Projekt Würzburg – es war zugleich sein erster Arbeitstag bei HeiterBlick. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



Der Richtstand mit dem ersten gerichteten Wagenkasten des Würzburger Wagenrohbaus. Die unzähligen Wärmepunkte des Flammrichtens zeugen von diesem Vorgang. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

„Zum einen erhöhen wir die Fertigungstiefe und damit die Kompetenz unseres Produktionsgeschäfts und zum anderen halten wir die Wertschöpfung in der Region. Unsere Kunden werden in jedem Projekt von der Erweiterung unserer Fertigungstiefe profitieren.“, ergänzt Kermelk.



Der platzsparend konstruierte Wagenkasten, der damit lichttraumoptimiert durch enge Gassen passt, bietet Raum für komfortable Sitz- und Stehplätze, Multifunktionsflächen und Informationstechnologien. Auch die Fahrradmitnahme ist im Raumkonzept integriert. Bild: büro+staubach/HeiterBlick

Im Gespräch mit Herrn Richard Hofmann und Herrn Bernd Karl der Würzburger Straßenbahn GmbH:

Seit dem Projektstart musste die Zeitplanung neu justiert werden. Wie haben Sie diese Phase erlebt?

Es war eine schwierige Phase, da wir die neuen Straßenbahnen dringend benötigen. Andererseits haben wir Verständnis für die

Verzögerungen, die sich aufgrund äußerer Krisen ergeben haben.

Würden Sie auch von einer kooperativen, offenen und lösungsorientierten Geschäftspartnerschaft sprechen?

Ja, das kann ich nur unterstreichen. Straßenbahnen sind nun mal kein Massenprodukt und müssen für die speziellen Bedürfnisse Würzburgs entwickelt werden. Dies gelingt,

indem wir vertrauensvoll zusammenarbeiten.

Sie waren in Leipzig und haben sich den Rohbau der neuen Wagen angesehen. Ist Vorfreude weiterhin die schönste Freude?

Es ist sehr interessant und schön mitzuerleben, wie hier die ersten Wagenteile entstehen. Nach den Monaten der Planung und Vorbereitung ist es ein gutes Gefühl, dass es mit dem Rohbau jetzt voran geht.

Oder können Sie es im Grund doch gar nicht mehr erwarten, bis das erste Fahrzeug in Würzburg auf die Schienen geht?

Natürlich warten wir in Würzburg sehnsüchtig auf die Fahrzeuge, da wir diese als Ersatz für in die Jahre gekommenen Straßenbahnen benötigen. ■

Sächsischer Powerstart für Leipziger Straßenbahnprojekt

Im Straßenbahnprojekt „Sächsische Plattform“ der Verkehrsbetriebe Leipzig, Görlitz und Zwickau hat HeiterBlick planmäßig die konstruktive Phase des Projekts eingeleitet.

Für alle sichtbar machte das im Frühjahr 2023 die Vergabe des Auftrags zur Fertigung der Rohbauten bei Alstom in Görlitz. Dabei darf sich die Sächsische Wirtschaft doppelt freuen: der ÖPNV erhält einen Innovationsschub und die Wertschöpfung verbleibt zum guten Teil im Freistaat. Für HeiterBlick gilt es nun, im Gemeinschaftsprojekt die angestrebten wirtschaftlichen Vorteile zu realisieren: in der Konstruktion, bei Beschaffung & Entwicklung sowie in der Montage.

Kurze Rückblende: Im Dezember 2021 war die Freude bei HeiterBlick in Leipzig und Kiepe Electric in Düsseldorf groß. Die Konsortialpartner hatten den Zuschlag für die „Sächsische Plattform“ erhalten. Das Nahverkehrsprojekt beinhaltet zunächst insgesamt 39 neue Straßenbahnen für die Städte Leipzig (25), Görlitz (8) und Zwickau (6). Der Auftrag kann um insgesamt bis zu 148 Trams erweitert werden und soll bis 2030 abgeschlossen sein. Nicht nur wegen des Umfangs ist dieser größte Lieferauftrag für HeiterBlick speziell: Schließlich begründet sich die jüngere Firmengeschichte von HeiterBlick im vor 20 Jahren realisierten LeoLiner für die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB).

Innovation ist Trumpf

Die aus der Begeisterung resultierte Energie haben alle Beteiligten in konsequenten Projektfortschritt und Arbeit umgemünzt. Klar war dabei von Anfang an: Innovation ist Trumpf. Denn der Anspruch der LVB ist es zum einen, mit zukunftsweisenden technologischen Lösungen die Attraktivität ihres ÖPNV-Angebotes zu steigern. Das um zehn Zentimeter breitere Leipziger Fahrzeug (2,40 m) soll den Fahrgästen mehr Platz und Komfort und dem Fahrpersonal einen hochmodernen Arbeitsplatz bieten. Zum anderen möchte der Verkehrsbetrieb zur Erfüllung der Energie- und Klimaziele der Stadt Leipzig beitragen. Deshalb ist der im Projekt festgeschriebene Innovationsanspruch hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende in Sachsen sehr wichtig. Dieser Fortschrittsgedanke ist stets präsent, wie André Schuster bestätigt, verantwortlicher Projektleiter bei HeiterBlick: „Die fortlaufende Weiterentwicklung der Fahrzeuge während des Beschaffungsprozesses ist wirklich ein besonderer Faktor bei der Herstellung dieser Straßenbahnen. Wir haben die jeweils verfügbaren technischen Innovationen immer im Blick, das gilt für Fahrerassistenzsysteme ebenso wie für alternative Antriebsmethoden. Heiz- und Klimasysteme mit Wärmepumpentechnologie werden in den neuen Fahrzeugen eingesetzt.“

Lange hatte die LVB die Spannung bezüglich des neuen Außen- und Innendesigns der künftigen Bahn hochgehalten. Zum Leipziger Stadtfest Anfang Juni 2023 war es dann so weit: Ein Modell („Mock-Up“) des Fahrgastraums mit Multifunktionsbereich und moderner, barrierefreier Ausstattung wurde den Leipzigern vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Leipziger Fahrzeugfahrer*innen ihren Arbeitsplatz bereits auf ergonomische Arbeitsbedingungen hin getestet und beurteilt. „Nach einem Ergonomie-Modell Anfang 2023 wurde auch ein Modell des Fahrerraums vorgestellt, das rund 300 Leipziger Straßenbahnfahrer*innen begutachtet haben“, berichtet Schuster, immer noch beeindruckt vom außerordentlichen Interesse. Das Fahrerarbeitsplatzgremium hatte anschließend die Ideen und Verbesserungswünsche der Mitarbeitenden gesammelt, um sie in das Präsentations-Mock-Up einfließen zu lassen.

Nachhaltige Perspektiven und H2-Tram im Blick

Neben Design und Ausstattung sieht André Schuster eine spannende Herausforderung

im hohen technologischen Innovationsgrad des Projekts: „Ich denke dabei an integrierte Fahrerassistenzsysteme für Sicherheit, vor allem aber auch an die Umsetzung von umweltfreundlichen Antriebstechnologien. Hier ist die innovative Fahrzeugsteuerung zur Senkung des Energieverbrauchs von zentraler Bedeutung.“ Auch die weiter vorausschauende Projektsicht ist ganz auf Innovation und nachhaltige Mobilität ausgerichtet. So sorgte bereits das diesem Anspruch entspringende Förderprojekt der „H2-Tram“ für überregionale Furore. Diese Straßenbahn soll künftig wasserstoff-betankt und durch Brennstoffzellen angetrieben auch oberleitungsfreie Strecken zurücklegen, als „ÖPNV-Modellstadt“ zeigt Görlitz großes Interesse. Nicht minder aufregend ist das Thema „Smartram“. Unter intensiver KI-Nutzung haben verschiedene sächsische Unternehmen gemeinsam ein Projekt zur autonom fahrenden Straßenbahn initiiert.

Eine Plattform, vielfältige Kosten- und Prozessvorteile

Eine Kooperation wie bei der Sächsischen Plattform hat in Sachsens Straßenbahn-

branche Pilotcharakter. Durch die gemeinsame Bestellung sollen 27 Millionen Euro, vor allem bei Einmal- und -Entwicklungskosten, eingespart werden. Projektleiter und Experte André Schuster benennt die drei Etappen, bei denen die Kosten- und Prozessvorteile besonders zum Tragen kommen: „Konstruktion, Beschaffung & Entwicklung sowie Montage.“

In der Konstruktion lassen sich Transformationsvorteile nutzen.

Die Konstruktionsplanung des Leipziger Plattformfahrzeugs und daraus resultierende Erkenntnisse können auf die schmalere Fahrzeuge für Görlitz und Zwickau adaptiert werden.

In der Beschaffung und Entwicklung ergeben sich Skalierungsvorteile.

In der Entwicklung von Hauptbaugruppen, wie zum Beispiel die Seitenwand- und Deckenverkleidung, kann durch optimierte Gestaltung (Teilung) und entsprechendes Kürzen der einzelnen Bauteile ein Großteil



Samuel Kermelk, Geschäftsführer HeiterBlick, (ganz links) und Jens Koep, Alstom-Werkeleiter Görlitz, geben sich am 24.3.2023 partnerschaftlich die Hand für die Rohbau-Vergabe der ersten 25 Fahrzeuge für das Gemeinschaftsprojekt der Städte Leipzig, Görlitz und Zwickau. Neben Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer (2. v. l.) freut sich auch Octavian Ursu (4. v. links) Oberbürgermeister von Görlitz, über den Rohbau in der sächsischen Grenzstadt. Bild: Paul Glaser/Wolffberg



Das Interior der neuen XXL Plus Straßenbahnen für Leipzig: mehr Platz durch breitere Fahrzeuge, breitere Sitze und Durchgänge und größere Rollstuhl- und Kinderwagenbereiche. Bild: Hörmann/Leipziger Gruppe

Planmäßiger Start der konstruktiven Phase für die neue Leipziger XXL Plus Straßenbahn: bald wird aus dem Bild Realität. Bild: Hörmann/Leipziger Gruppe

wiederverwendet werden. Dies spart zugleich Werkzeugkosten.

Die erheblichen, einmaligen Entwicklungskosten im Fahrzeugbau lassen sich mit der gemeinsamen Plattform senken.

Die Umlegung der Kosten proportional je Betreiber bzw. nach Auftragsumfang ermöglicht kleineren Verkehrsbetrieben mehr Teilhabe an Innovationen. Ein Beispiel ist die technologisch identische Innenbeleuchtung, die – nur in den Vermaßungen leicht voneinander abweichend – in Leipzig, Görlitz und Zwickau verwendet wird.

In der Montage überzeugen prozessuale Vorteile.

Eine durchoptimierte Montagereihenfolge fördert zugleich eine stabile Prozessqualität. Denn die auszustattenden Fahrzeugbauten nutzen ein nahezu komplett gleiches Fahrsystem in Grundgerüst und Software. Auch Zulassungsthemen der Bahnen für die einzelnen Verkehrsbetriebe sind effizienter abzuwickeln. Im After Sales eröffnen sich bei Instandhaltung und (präventiver) Wartung klare Effizienzvorteile. Gleiches gilt für die Ersatzteilbeschaffung wegen des hohen Gleichteilanteils und des plattformübergreifenden digitalen Ersatzteilkatalogs.

Rohbau in Görlitz pünktlich und prominent gestartet

Im Rahmen des ÖPNV-Gemeinschaftsprojekts beweist sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Sachsen und Mitteldeutschland. Weithin sichtbares Zeichen war der termingerechte Beginn der Rohbauphase für die 25 Leipziger Bahnen bei Alstom in Görlitz im März 2023. Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer sah vor Ort in der Zusammenarbeit von HeiterBlick und Alstom ein starkes Signal für den Wirtschaftsstandort Sachsen, auf den rund 40 % der Wertschöpfung im Projekt entfallen. Er betonte: „Der Auftrag stärkt das Alstom-Werk in Görlitz und sichert Arbeitsplätze in der Region. Die Bürgerinnen und Bürger von Leipzig, Görlitz und Zwickau bekommen modernste und umweltfreundliche Straßenbahnen aus sächsischer Fertigung.“ Gleichsam freute sich auch Octavian Ursu, Oberbürgermeister von Görlitz: „Unser Ziel war es von Anfang an, dass möglichst viele Partner von unserem Strukturwandelprojekt, ÖPNV-Modellstadt‘ profitieren. Der Rohbau der ersten 25 Fahrzeuge für die Leipziger Straßenbahn im Görlitzer Waggonbau ist durch die starke interkommunale Zusammenarbeit



der drei Städte Görlitz, Leipzig und Zwickau und deren gemeinsame Fahrzeugbestellung möglich geworden.“ Auch Samuel Kermel, Geschäftsführer von HeiterBlick, lobte die Kooperation der drei Städte: „Es ist durch die sehr konstruktive und partnerschaftliche Zusammenarbeit gelungen, pünktlich in die Rohbauphase der ersten Bahnen zu starten.“ Er fuhr fort: „Die Zusammenarbeit der drei Verkehrsbetriebe ist in dieser Form einmalig. Die professionelle Projektsteuerung der Leipziger ist von enorm großem Wert.“ Der Rohbau für die 14 Bahnen der Verkehrsbetriebe Görlitz und Zwickau soll wiederum bei HeiterBlick erfolgen. Alle Wagen der Sächsischen Plattform werden dann in Leipzig in der Montagehalle mechanisch und elektrisch ausgestattet. 20 Jahre nach dem LeoLiner lässt sich festhalten: HeiterBlick ist dazu mehr als bereit! ▣

Projektleiter André Schuster freut sich über die Fortschritte bei dem Projekt „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft“. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



Modern, nachhaltig, barrierefrei!

Im Gespräch mit Günther Jähmig, Geschäftsführer des Behindertenverbandes Leipzig und André Winkler, Sprecher des Fahrgastbeirats der LVB und Projektleiter des Behindertenverbandes Leipzig

Damit Menschen mit Beeinträchtigung selbstbestimmt mobil sein können, muss auch der ÖPNV barrierefrei sein. Doch Barrierefreiheit ist vielschichtig: Sowohl die Infrastruktur an den Haltestellen als auch in den Fahrzeugen muss an die Bedürfnisse angepasst sein. Ebenirdige Einstiege und Rampen machen es leichter, Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren oder schweres Gepäck zu transportieren. Seit 2022 schreibt das Personenbeförderungsgesetz barrierefreien ÖPNV überall in Deutschland vor. Leipzig geht mit gutem Beispiel voran.

Im Rahmen des Projektes „Straßenbahn der Zukunft“ wird HeiterBlick zusammen mit Kiepe Electric modernste Straßenbahnen für Leipzig, Görlitz und Zwickau bauen. Die neuen Bahnen werden 10 cm breiter und somit geräumiger. Mit insgesamt 26 Quadratmetern an Multifunktionsfläche und einem Niederfluranteil von über 65 % überzeugt die neue „XXL Plus“-Bahn in puncto Barrierefreiheit. Eine Anzeige an der Außenseite wird den Belegungsgrad der Multifunktionsbereichen an die Wartende an den Haltestellen kommunizieren.

Gunter Jähmig und André Winkler sprechen im Interview mit HeiterBlick exklusiv über soziale Teilhabe, gute Zusammenarbeit und weiteren Entwicklungsbedarf in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV.

Herr Jähmig, seit 1990 sind Sie Geschäftsführer des Behindertenverbandes Leipzig. Welche Fortschritte und positive Entwicklungen sehen Sie im Bereich Nahverkehr? Und wo gibt es noch Verbesserungsbedarf?

In den letzten Jahren gab es kolossale Entwicklungen. Vor 33 Jahren fuhren noch Tatra-Bahnen durch Leipzig, die genau wie die damaligen Busse für Menschen mit Behinderung nicht selbstständig zugänglich waren. In Hinblick auf die Mobilität von Menschen mit Behinderung galt „vier Mann, vier Ecken“ – Rollstuhlfahrer mussten in den Waggon hinein- und wieder herausgetragen werden. Auch auf unsere Initiative hin hat sich Leipzig schnell zum Vorreiter in der Niederflurtechnik entwickelt. Zwar gibt es bis heute Probleme mit den Spaltmaßen zwischen Fahrzeugkante und Bahnsteig, doch konnte bisher im Stadtbereich unwahrscheinlich viel Mobilität geschaffen werden. Bis der Umbau der Haltestellen im gesamten Stadtgebiet abgeschlossen ist und wir wirklich von Barrierefreiheit sprechen können, wird es aber noch dauern. Insgesamt geht der Prozess voran und seit einigen Jahren werden auch die Interessenvertretungen in die Entwicklung miteinbezogen. Das ist besonders wichtig, denn zuvor waren Fehler vorprogrammiert. Inzwischen gibt es die Zusammenarbeit in der Mobilität und im Bereich der Informationsgestaltung. Bei der Entwicklung der Apps wurden wir vorab nicht miteinbezogen. Dann fiel auf, dass Informationen über den barrierefreien Zugang fehlten. Das wird nun nachbearbeitet.

Herr Winkler, Sie sind als einer von zwei Sprechern des Fahrgastbeirats die Schnittstelle zwischen der LVB und den Fahrgästen. Welche Themen beschäftigen Sie gerade am meisten? Und wo besteht nach Ihrer Auffassung der größte Handlungsbedarf im Bereich ÖPNV?

Es gibt einen bunten Strauß an Themen. Anfängen von der neuen HeiterBlick-Straßenbahn XXL Plus, bei der wir von Anfang an in die Planung miteingebunden wurden, über alltägliche Dinge, die uns seit Jahren immer wieder beschäftigen. Hierzu gehört der Umgang mit Doppelhaltestellen, wo die Orientierung für blinde und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste besonders herausfordernd ist. Ein anderes großes Thema ist es, die Attraktivität des Nahverkehrs zu erhöhen, um die Menschen dazu zu bewegen, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Im Hinblick auf den Personalmangel ist das Beibehalten der Taktzeiten ein weiteres wichtiges Thema. Pendelverkehre, Umsteigeverkehre sowie Verknüpfungsverbindungen bei S-Bahnen sollten verbessert werden, sodass man eine bequeme Reisekette hat. Spannend ist es zurzeit, den Prozess der Fahrzeugneubeschaffung zu begleiten. Aus meiner Sicht als Interessenvertreter von Menschen mit unterschiedlicher Behinderung ist gerade die Ausgestaltung der Mehrzweckbereiche interessant und wichtig. Da wir als Interessenvertretungen wirklich einbezogen werden, können wir mit einem kritischen Blick auf Augenhöhe mitarbeiten und im Dialog Lösungen herbeiführen. Denn es gibt schon noch Verbesserungsbedarf.

Herr Jähmig, ist die Niederflurtechnik für Sie eine gute Lösung für barrierefreies Einsteigen?

Ich sehe zur Niederflurtechnik keine Alternative und kenne nichts, was besser wäre. Wir sind sehr froh, Bahnen mit Niederflurtechnik in Leipzig zu haben. Trotz des hohen technischen Entwicklungsstandes bleibt das Problem des Spaltes zwischen Fahrzeug und Bahnsteig. Da die Bahn nicht starr ist, lässt sich dieser Spalt nicht verhindern, doch muss das Möglichste getan werden, damit Fahrgäste mit Einschränkungen diesen überwinden können. Für besondere Situationen, in denen der Restspalt nicht überwunden werden kann, sollte trotz der Niederflurtechnik in jeder Bahn eine mobile Rampe mitgeführt werden.

Herr Winkler, welche Rückmeldungen erhalten Sie diesbezüglich von den Fahrgästen?

Ich stimme Herrn Jähmig zu. Die meisten Fahrgäste kommen ohne fremde Hilfe in die Bahnen. Gerade bei Spezialrollstühlen kann es aber dazu kommen, dass sich die Räder trotz Niederflur zwischen Bordstein und Fahrzeugkante verhaken. Das trägt



André Winkler (links) und Gunter Jähmig.

nicht zum Vertrauen bei und bringt negatives Feedback. Verkehrsunternehmen gehen teilweise davon aus, dass durch Einsatz einer mobilen Rampe der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, wenn der Fahrer oder die Fahrerin aussteigen muss. Das kann man natürlich verstehen und das muss auch berücksichtigt werden. Aber es sollte der Service- und Teilhabegedanke im Vordergrund stehen. Da muss das Fahrpersonal einfach in Ausnahmefällen aussteigen, wenn Hilfe dringend benötigt wird, und die mobile Rampe anlegen. Da könnte man mit einem Handgriff Hilfestellung leisten.

Herr Winkler, inwieweit gelingt es Ihrer Meinung nach Straßenbahn-Herstellern wie HeiterBlick, auf die speziellen Anforderungen Ihres Interessenverbandes einzugehen und den besonderen Bedürfnissen gerecht zu werden?

Als die Bahnen der Serie „Tramino Lipsk“ von Solaris in Posen gebaut wurden, waren wir frühzeitig als Fahrgastbeirat und Behindertenverband involviert. Die LVB hat uns großes Vertrauen und hohe Wertschätzung entgegengebracht und ist in den letzten Jahren sehr vorbildlich darin, uns miteinzubeziehen. Bei den Straßenbahnen von Solaris haben wir eine Design-Studie durchgeführt, also was ist gut und was kann noch verbessert werden. Das größte Problem ist zum Beispiel die Fahrgastanzeige, die sich genau über dem Mehrzweckbereich befindet. Sitzt man dort, kann man keine aktuellen Informationen erhalten. Bei den neuen Straßenbahnen von HeiterBlick sollen die Monitore daher besser angeordnet werden, damit auch ein Rollstuhlfahrer bequem aus seiner Position den Monitor im Blick hätte und sich nicht umdrehen müsste.

Herr Jähmig, auf welche Entwicklung der letzten 30 Jahre hinsichtlich des Umgangs mit beeinträchtigten Menschen im ÖPNV sind Sie besonders stolz?

Ich kann mit der Begrifflichkeit „Stolz“ wenig anfangen, da man nur auf eigene Errungenschaften stolz sein kann. Die Barriere-

freiheit haben wir gemeinsam gestaltet, um Teilhabe zu ermöglichen. Es ist immer ein Team, das die Entwicklung voranbringt. Wir sind aber froh, dass es einen positiven Wandel gab, nach welchem wir in den Prozess einbezogen wurden. Es gab Fixpunkte, wie im Jahr 2002 das Behindertengleichstellungsgesetz und 2008 die UN-Behindertenrechtskonvention. Solche Punkte bewirken natürlich immer eine Aktivierung und Beschleunigung. Aber ansonsten ist es ein stetiger sich entwickelnder Prozess. Uns als Interessenvertretung ist wichtig, dass wir aktiv Fortschritte gestalten und dass alle Behinderungsarten im Fokus stehen.

Herr Winkler, der Fahrgastbeirat feierte 2022 bereits sein 25-jähriges Jubiläum. Welches Projekt steht für Sie als nächstes an?

Aktuell am spannendsten ist die Mitarbeit an dem Projekt XXL Plus. Im Frühsommer ist eine Zusammenkunft eines zeitweiligen Ausschusses des Fahrgastbeirates geplant, in dessen Rahmen wir neue Ergebnisse präsentiert bekommen. Ich bin gespannt, wie unsere Forderungen und Wünsche umgesetzt wurden, denn die Bahnen werden ja bereits ab 2024 an die LVB ausgeliefert.

Und abschließend gefragt: Haben Sie ein besonders positives Straßenbahn-Erlebnis, Herr Winkler?

Es freut mich immer wieder, wenn ich in der Bahn sehe, dass Rücksicht genommen wird. Auch wenn es selbstverständlich sein sollte, ist es nicht die Regel, dass Menschen für andere aufstehen oder dass Kinderwagen Platz gemacht wird.

Und bei Ihnen, Herr Jähmig?

Ich schließe mich dem an und sehe das genauso. Ein großes Lob möchte ich zudem an die LVB für die Ansage am Hauptbahnhof aussprechen. An der eher unübersichtlichen Doppelhaltestelle wird angesagt, dass man bitte Rücksicht auf die Belange von Menschen mit Behinderungen nehmen soll. Das zu hören gefiel mir sehr. ■

Ein Mock-up-Modell zum Anfassen: die neue XXL Plus!

Leipzigs neue Straßenbahn XXL Plus Straßenbahn wird auf dem Stadtfest präsentiert – ein Mock-up-Modell zum Anfassen.

Komfort und eine optimierte Barrierefreiheit werden schon bald den Alltag der Leipziger Bevölkerung erleichtern. Die von HeiterBlick entwickelte Straßenbahn XXL Plus, die ab 2025 auf dem Schienennetz Leipzigs unterwegs sein wird, wirkt nicht nur von außen hochmodern, sondern befindet sich vor allem bezüglich des technologischen Fortschritts im Innern auf der Überholspur. Präsentiert wurde die Bahn erstmalig als fünf Meter langes Mock-up Modell auf dem Leipziger Stadtfest.

Das neue Straßenbahn erfreut sich einer großen Bandbreite von Neuerungen. Hierbei reicht das Spektrum von einer Neugestaltung der Karosserie bis hin zu innovativen, nahezu revolutionären technischen Ideen. Durch das Verbreitern des Fahrzeuges von 2,30 Metern auf 2,40 Meter können breitere Sitzflächen verbaut werden, die mehr Fahrkomfort ermöglichen. Doch das ist nicht die einzige strukturelle Veränderung des XXL Plus Fahrzeuges: Vergrößerte Multifunktionsbereiche sind in den neuen Straßenbahnen integriert. Somit finden Personen im Rollstuhl, mit Fahrrädern sowie mit Kinderwagen ihren Platz. Die Infotainmentsysteme werden in neuer Position angebracht, damit beispielsweise auch vom Rollstuhl aus ohne Probleme alle Informationen direkt im Blick bleiben. Diese Neuerung sowie die Optimierung der Bedienelemente wurden unter anderem in Zusammenarbeit mit dem Behindertenverband Leipzig erarbeitet. Als weitere technische Veränderung können sich die Leipzigerinnen und Leipziger auf ein stabiles Fahrgast-WLAN freuen.

„Mit den modernen und breiteren Straßenbahnen wollen wir in Leipzig einen nächsten wichtigen Schritt in der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Bürgerinnen und Bürger gehen. Nur durch ein attraktives Angebot mit Bus und Bahn können wir eine echte Alternative in der Gestaltung der Verkehrswende in Leipzig bieten“, so Thomas Dienberg, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig.

Gerade für junge Passagiere dürfte die schrittweise Einführung von Tickets per Smartphone interessant sein. In diesem Paket enthalten ist die Einführung von Check-in-Terminals. Notwendige Vorrüstungen hierfür halten die neuen Straßenbahnen schon bereit, sodass die traditionellen Entwerfer nach und nach verschwinden werden.

Generell besitzt der XXL Plus neue Assistenzsysteme, ähnlich denen in Pkw-Neuwagen. Unter anderem ist er mit einem teilautomatisierten Kollisionswarnsystem ausgestattet, das Verkehrsschilder sowie Fußgänger und Radfahrer erkennt.

„Neben den maßgeblichen Verbesserungen für den ÖPNV in Leipzig profitiert auch die heimische Wirtschaft vom Auftrag der Verkehrsunternehmen. Als Herstellerkonsorti-

um LEIWAG haben wir Standorte unter anderem in Leipzig und Grimma. Wesentliche Anteile der Wertschöpfung werden somit hier in Leipzig, in der Region und im Freistaat erfolgen und sichern damit auch Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort“, so Bernd Flaskamp - Geschäftsführer HeiterBlick GmbH.

Mock-up auf dem Stadtfest

Am 2. Juni war es so weit und Leipzig bekam ein erstes Mock-up des XXL Plus zu Gesicht. „Sogenannte Ergonomiemodelle werden bei Bauten von Straßenbahnen immer erstellt. Ein Mock-up-Modell ist jedoch eine zusätzliche Herausforderung“, erläutert André Schuster. Bei dem Mock-up handelt es sich um ein fünf Meter langes Modell, das dem künftigen Fahrzeug zu 95 % ähnelt. So ist es bis zur ersten Fahrgasttür begehbar und enthält bereits das Infotainment, die Beleuchtung und die Sitze – selbst die Türen öffnen sich elektrisch. Das interessierte Publikum konnte sich somit einen besonders realitätsnahen Eindruck verschaffen, während sich die Kleinsten während des Stadtfestes selbst am Steuerpult versuchen durften. Hauptsächlich soll das Mock-up jedoch den zukünftigen Fahrerinnen und Fahrern der Straßenbahnen ihren neuen Arbeitsplatz veranschaulichen. Die LVB möchte damit vor allem die Bedürfnisse der Beschäftigten in die Entwicklung einfließen lassen, um dadurch bessere Arbeitsbedingungen schaffen zu können.

Aufgrund der detailgetreuen Erarbeitung des Mock-ups ist die Nachfrage jetzt bereits groß. So wird das fünf Meter lange XXL Plus-Modell zukünftig zur Ausstellung bei Messen und ähnlichen Veranstaltungen genutzt. Auf dem Stand beim Stadtfest standen neben der LVB auch Mitarbeiter des HeiterBlick-Projektteams den vielen Fragen zum neuen Fahrzeug Rede und Antwort.

„Unsere Kunden bekommen mit den neuen Fahrzeugen aus Leipzig für Leipzig mehr Platz und Komfort, unsere Kollegen im Fahrdienst einen hochmodernen Arbeitsplatz. Die gemeinsame Bestellung von Leipzig, Görlitz und Zwickau ist ein wichtiges Zeichen der sächsischen Verkehrsunternehmen, gemeinsam Synergien zu erschließen und zugleich wichtige Innovationen für Klimaschutz und Verkehrswende umzusetzen“, so Ronald Juhrs, Geschäftsführer Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe.

Klar ist, dass solch ein großes Projekt wie die „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft“ mit drei Betreibern innerhalb eines Bundeslandes nur mit gutem Fundament funktionieren kann. „Eine konstruktive, transparente, wirklich sachliche Zusammenarbeit ist Grundlage für so ein Projekt. [...] Wenn wir Fahrzeuge für die Stadt Leipzig herstellen – das muss einfach gut werden“, so Schuster. Für diese Zusammenarbeit bedankt sich der Projektleiter herzlichst, gerade auch bei der Stadt. Diese sei äußerst

bestrebt, dass die Industrie effektiv und ziel führend zusammenarbeitet.

André Schuster ist sehr zufrieden mit dem Projekt und freut sich, der Leipziger Bevölkerung die neuen Fahrzeuge bald präsentieren zu können. ■



Ganz oben: Thomas Dienberg, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig (links), neben Bernd Flaskamp, Geschäftsführer HeiterBlick GmbH und Ronald Juhrs, Geschäftsführer Technik und Betrieb der Leipziger Verkehrsbetriebe in dem Mock-up-Modell sitzend. Bild: Leipziger Gruppe

Oben: Großes Interesse bei den Leipzigern an dem Mock-up-Modell der neuen Leipziger XXL Plus Straßenbahn. Bild: Lars Hoppe/HeiterBlick

„Klassik airleben“ – 2023 mit Unterstützung von HeiterBlick

Am 30. Juni und 1. Juli finden unter der Leitung von Andris Nelsons die beliebten Open-Air-Konzerte des Gewandhausorchesters in der historischen Parkanlage Rosental in Leipzig statt.

Die HeiterBlick GmbH ist in diesem Jahr als Co-Sponsor bei „Klassik airleben“ vor Ort dabei. Am 30. Juni und 1. Juli finden unter der Leitung von Andris Nelsons die beliebten Open-Air-Konzerte des Gewandhausorchesters in der historischen Parkanlage Rosental in Leipzig bei sommerlichen Temperaturen statt.

Wie wichtig HeiterBlick die regionale Unterstützung ist, zeigt sich durch die vielen Sponsoring-Partnerschaften, mit denen vor allem Kinder und Jugendliche gefördert werden. Dieses Jahr beteiligt sich das Leipziger Traditionsunternehmen jedoch erstmalig als Co-Sponsor an einem ganz besonderen und für die Stadt Leipzig einzigartigen Event, dem beliebten Klassik-Open-Air „Klassik airleben“, das im Sommer zum 14. Mal in der Parkanlage Rosental in Leipzig erklingt und die Fans der klassischen Musik, ausgestattet mit Picknickkorb und -decke, in Scharen auf die große Wiese zieht.

Gedacht als Dank für die treue Zuhörerschaft in der vergangenen Spielzeit, läutet das Gewandhausorchester mit diesem Spektakel alljährlich das Ende der Konzertsaison ein. Letztmalig hat das Publikum Gelegenheit, den Weltklasse-Schlagzeuger Martin Grubinger zu bestaunen, der mit einem fulminanten Auftritt seine Bühnenkarriere beenden wird. Die Zuschauerinnen und Zuschauer dürfen sich unter anderem auf das von Daníel Bjarnason für Grubinger komponierte Konzert für Schlagzeug und Orchester „Inferno“ sowie auf Tschaikowskis Fantasie-Ouvertüre „Romeo und Julia“ und Strawinskys Feuervogel-Suite (1919) freuen.

Auch dieses Jahr werden wieder Zehntausende Besucherinnen und Besucher im Rosental erwartet. Bereits 2019 wurde empfohlen mit dem Rad, Bus und den von HeiterBlick gefertigten Straßenbahnen zum Veranstaltungsort zu kommen.

Für Familien mit Kindern ist ebenfalls gesorgt. Bereits ab Samstagnachmittag ist der Impuls-Familienbereich geöffnet. Dort wird zu „Zwergenkonzerten“ und verschiedensten Bastelmöglichkeiten eingeladen. Am interessantesten dürfte für die Kleinen jedoch die Möglichkeit sein, die Instrumente der Gewandhausmusikerinnen und -musiker in die eigenen Hände nehmen zu dürfen.

„Als Leipziger Traditionsunternehmen haben wir eine ganz besondere Bindung zu unserer Stadt. Daher erfüllt es uns mit Stolz, ein solch bedeutendes kulturelles Ereignis zu unterstützen“, erklärt Geschäftsführer Samuel Kermelk. HeiterBlick wird vor Ort mit einem Zelt und einer eigenen Wiesenfläche vertreten sein und für Kinder und Erwachsene zur Verfügung stehen. Interessierte sind herzlich willkommen, HeiterBlick dort zu besuchen und das Fest zu genießen.

HeiterBlick unterstützt das SC DHfK Leichtathletikzentrum

Training hautnah: SC DHfK Leipzig bedankt sich bei HeiterBlick für die Unterstützung und gibt Einblicke in den Trainingsalltag

HeiterBlick liegt die Förderung von Kindern und Jugendlichen in der Region am Herzen. Deshalb sponsert das Leipziger Traditionsunternehmen seit Januar 2022 die Leichtathletik-Abteilung des SC DHfK Leipzig e. V. Samuel Kermelk, Geschäftsführer des Straßenbahnherstellers, besuchte die Nachwuchstalente und erhielt Einblicke in die Trainingsarbeit der jungen Athletinnen und Athleten.

Trotz des windig-kalten Wetters trainierten die Nachwuchssportlerinnen und -sportler fleißig. Die Stimmung beim Besuch von Samuel Kermelk am Nachmittag des 23. Mai war ausgelassen. „Wer will alles Olympiasieger werden?“, fragte SC DHfK-Präsident Bernd Merbitz die Jugendlichen, die eine kurze Pause zwischen den Trainingseinheiten einlegten. Fast alle Arme schnellten nach oben und zeigten die großen Ziele der ambitionierten Nachwuchstalente. „Wenn

unsere Sportler gefördert werden, dann haben sie eine hohe Chance auf Erfolg. Da gehört die finanzielle Unterstützung zu einem großen Teil dazu und dafür sind wir sehr dankbar“, erklärte Merbitz, der gemeinsam mit dem Abteilungsleiter des Leichtathletikzentrums (LAZ), René Hecking, über die Anlage führte.

Für Samuel Kermelk war der Besuch der Laufbahn auch eine symbolische Reise in die Vergangenheit. Als Jugendlicher gehörte er einst zu den besten Langstreckenläufern Deutschlands, reiste 1996 als Repräsentant der Deutschen Sportjugend mit zu den Olympischen Spielen in Atlanta. Eine Verletzung zwang ihn dann zum frühzeitigen Ende seiner Leistungssportkarriere. Umso interessierter verfolgte der 43-Jährige, der wöchentlich seine Laufunden im Leipziger Umland dreht, das Leichtathletikgeschehen auf der Nordanlage. „Ich bin selbst Läufer



Training hautnah: Präsident Bernd Merbitz (l.) und Abteilungsleiter René Hecking (r.) gaben Samuel Kermelk (2.v.l.) einen Einblick in das Leichtathletik-Training. Bild: Eric Kernitz



V.l.n.r.: SC DHfK-Präsident Bernd Merbitz, EM-Dritte über 20 km Gehen Saskia Feige, Samuel Kermelk und René Hecking, Ableitungsleiter des Leichtathletikzentrums. Bild: Eric Kernitz



und kenne die Herausforderungen, die der Sport mit sich bringt“, so Samuel Kermelk. „Den Vereinssport zu unterstützen, liegt mir deshalb besonders am Herzen. Neben dem eigentlichen Training erfahren Kinder und Jugendliche hier Teamgeist, Fairness und entwickeln Selbstvertrauen, Geduld und Stärke. Das ist für ihre Entwicklung enorm wertvoll. Der Besuch des SC DHfK Leichtathletikzentrums heute hat mir großen Spaß gemacht und es war spannend und beeindruckend zugleich, den Trainingsalltag kennenzulernen und mit den Sportlerinnen und Sportlern über ihre Erfolge und Ziele zu sprechen.“

Seit der Gründung des Vereins im Jahre 1954 zählt die Leichtathletik des SC DHfK Leipzig zu seinen Kerndisziplinen mit jahrzehntelangen internationalen Erfolgen. Gemessen an der Anzahl der gewonnenen Medaillen bei Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften, ist er der erfolgreichste Verein der Welt. Zurzeit trainieren über 400 Sportlerinnen und Sportler aller Kader ab acht Jahren im Leichtathletikzentrum am Bundesstützpunkt Sprint/Hürden und Lauf. Jüngster Erfolg ist die Goldmedaille der 4x100-m-Frauenstaffel bei den Deutschen Jugend-Hallenmeisterschaften U20.

Höhepunkt gegen Ende des Besuchs auf der Nordanlage war das persönliche Gespräch mit Saskia Feige, EM-Dritte über 20 Kilometer Gehen. Die 25-jährige Medizinstudentin bereitet sich zurzeit auf die anstehende Weltmeisterschaft vor. Sie ließ es sich jedoch nicht nehmen, sich mit einem Autogramm persönlich für die Unterstützung der HeiterBlick GmbH zu bedanken und dieses mit einem Laufshirt und einer Anlaufmarke zu überreichen.

HeiterBlick fördert vielfältige Projekte für Kinder und Jugendliche: Ob zwei Canadierboote die an die Abteilung Kanu der SG LVB e. V. übergeben werden, die Nachwuchsfußballerinnen und -fußballer von LOK Leipzig oder ob HeiterBlick sich als Sponsor beim „K!DZ Riesenkindertag“ zugunsten der Uni-Kinderklinik engagiert – es geht im Kern immer darum, sich gesellschaftlich einzubringen und den Jüngsten in der Region etwas zurückzugeben. Dafür will sich das Leipziger Traditionsunternehmen auch weiterhin starkmachen.

Links: René Hecking, Samuel Kermelk und Bernd Merbitz hinter den neuen HeiterBlick-Banden auf der Nordanlage. (v.l.n.r.). Bild: Eric Kernitz

Ein letztes Mal heißt es: Vamos!

Nach 15-jähriger erfolgreicher Zusammenarbeit wird nun die 40. und letzte Vamos Stadtbahn aus der HeiterBlick-Produktionshalle auf das Bielefelder Schienennetz verabschiedet.

Damit geht ein Erfolgs- und Herzensprojekt des Leipziger Straßenbahnherstellers HeiterBlick GmbH und Kiepe Electric zu Ende. Um den Erfolg gebührend zu feiern und gleichzeitig einen angemessenen Abschied zu bereiten, veranstaltete HeiterBlick ein Grillfest. Anderthalb Jahrzehnte begleitete der Auftrag HeiterBlick und prägte Unternehmen und Beschäftigte nachhaltig.

Bereits im Jahr 2008 wurden HeiterBlick und Kiepe Electric (damals Vossloh Kiepe, Düsseldorf) von den Bielefelder Verkehrsbetrieben moBiel GmbH mit dem Bau von 16 Hochflurstadtbahnwagen beauftragt. Die sogenannten Vamos-Fahrzeuge waren mit einer Länge von 34 Metern und ihrer einzigartigen bauchigen Form ein ganz besonderes Vorhaben. Das Projekt erforderte in seiner Konzeption ein Umdenken. Es sollte ein Fahrzeug konstruiert werden, welches die bisherige Breite einer Stadtbahn von 2,30 Metern beibehält, um an allen Engstellen weiterhin problemlos durchzukommen. Gleichzeitig gab es jedoch den Anspruch mit der neuen Bielefelder Stadtbahn, mehr Fahrgäste zu befördern, großzügigeren Raum zu schaffen sowie mehr Komfort und Sicherheit zu bieten. Die Stadtbahn sollte aber auch modern und nachhaltig gestaltet sein, effizient mit hoher Einsatzflexibilität. Die Lösung war eine bauchige Form, welche der Bahn erlaubte, oberhalb des Bahnsteiges 2,65 Meter breit zu werden und somit über mehr Platz zu verfügen.

HeiterBlick bewies durch das Projekt, als Hersteller dem formulierten Anspruch

nachkommen zu können, die Stadtbahnen kundenspezifisch und individuell zu entwickeln und herzustellen. Aber der Weg zum Endprodukt verlief nicht ohne Herausforderungen und Hürden.

„Ich war gerade zehn Tage als Geschäftsführer bei HeiterBlick, da stand die Abnahme des ersten Fahrzeugs an. Aus meiner Zeit bei Porsche war ich Premiumqualität gewohnt. Hier war die Situation vor beinahe zwölf Jahren doch eine etwas andere. Aber Herr Schönenberg gab uns eine einmalige Chance: Er nahm das Fahrzeug trotz vieler Schwachstellen ab – wir versprachen Besserung: Wir besserten nach, korrigierten und lernten extrem viel und schnell dazu“, erinnert sich der HeiterBlick-Geschäftsführer Samuel Kermelk in einer emotionalen Rede während der Feier. Gerichtet sind die Worte auch an Ralf Schönenberg, Fachbereichsleiter des Bielefelder Verkehrsbetriebes moBiel GmbH.

Dass das Leipziger Unternehmen sein Versprechen hielt und Fahrzeuge herstellte, die auf den Kunden und die Umgebung perfekt abgestimmt sind, zeigt die Entwicklung der Erfolgsgeschichte durch den Folgeauftrag. Nachdem 2012 alle 16 von HeiterBlick hergestellten Stadtbahnen im Bielefelder Netz unterwegs waren, wurde die Serie 1 des GTZ8-B Vamos im Rahmen einer Optionseinlösung nachbestellt. Am 2. Dezember 2020 verließ die erste Bahn des Folgeauftrags für die moBiel GmbH das Werk der HeiterBlick GmbH. Mit 34 Meter Länge, einer Höhe von 3,60 Metern und einem Gewicht von 55 Tonnen machte sich die Bahn

über Nacht auf den Weg nach Bielefeld. Insgesamt folgten 23 weitere Straßenbahnen.

„Das war ein sehr wichtiger Schritt für die weitere Entwicklung unseres Unternehmens, ihm [Ralf Schönenberg] verdanken wir, dass wir heute Premiumqualität abliefern. HeiterBlick ist inzwischen von 50 Beschäftigten auf über 200 gewachsen und wir haben uns auf dem Markt behaupten können. Herr Schönenberg hat an uns geglaubt, wofür ich mich herzlich bedanke.“ Tatsächlich führte die besondere technische Umsetzung und vor allem die hohe Breite der Fahrzeuge dazu, dass auch die Stadt Leipzig von den neuen Fahrzeugen überzeugt werden konnte und somit Aufträge aus der Heimat möglich wurden.

Doch Samuel Kermelk ist nicht allein mit seiner emotionalen Bindung zu diesem besonderen Projekt. Auch Bernd Flaskamp, seit Januar 2023 Geschäftsführer an der Seite von Samuel Kermelk und vor 15 Jahren in der Position als leitender Mitarbeiter bei Kiepe Electric, begleitete den Auftrag der moBiel GmbH von Anfang an. „Für mich schließt sich hier ein Kreis“, erläutert Bernd Flaskamp, „damals war ich bei der Übergabe der ersten Bielefelder Bahn dabei und nun darf ich in neuer Position die Übergabe der letzten Vamos-Bahn begleiten. Da ist schon eine spezielle emotionale Bindung da.“

Die „Vamos Bielefeld“-Stadtbahnen sind rundum eine Erfolgsgeschichte – auch technisch, denn dank ihres geringen Energieverbrauchs sind die Bahnen sehr klimafreundlich. Zur Energieeinsparung wird moderne Fahrzeugelektronik mit Energierückspeisung eingesetzt und durch den Allachsantrieb der vier Triebdrehgestelle lässt sich eine Adhäsion von 100 Prozent erreichen. Hinzu kommen geringe Wartungs- und Instandhaltungskosten, wodurch die Bahnen sich als perfektes Modell bei anspruchsvoller Infrastruktur zeigen. Die Vamos-Bahn wurde mit dem iF Product Design Award ausgezeichnet und für den German Design Award nominiert.

HeiterBlick bekräftigt die enge Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld auch mit der Förderung eines lokalen Kunstprojektes im Rahmen der Bielefelder Kunsthalle. ▣



V.l.n.r.: André Schuster und Samuel Kermelk von HeiterBlick, Ralf Schönenberg von moBiel, Ulrich Lauel und Markus Schauerte von Kiepe Electric und Bernd Flaskamp von HeiterBlick vor der 40. Stadtbahn Vamos Bielefeld, die kurz darauf von Leipzig nach Bielefeld geliefert wurde. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



Die 40. Vamos Bielefeld am Tag der Abnahme und kurz vor der Auslieferung.
Im Hintergrund eine Stadtbahn (Neufahrzeug) für die DSW21 in der Montage.
Bild: Anika Dollmeyer



Projektleiter André Schuster und Ralf Schönenberg, Leiter Fachbereich Fahrzeuge und
Stellvertretender Betriebsleiter moBiel GmbH: von anfänglichen Schwierigkeiten zum Design
prämierten Fahrzeug – die Erfolgs-Stadtbahn Vamos Bielefeld. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



HeiterBlick Mitarbeitende verabschiedeten sich am 25.05.2023
mit einem Grillfest bei sommerlichem Wetter von der 40.Vamos
Bielefeld. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

In der Straßenbahn mit ...

... Staatsministerin Petra Köpping (SPD)

Petra Köpping (SPD) ist seit 2019 Sächsische Staatsministerin für Soziales und Gesellschaftlichen Zusammenhalt. Bereits in der vorherigen Legislaturperiode 2014 bis 2019 lagen ihr als Sächsische Staatsministerin für Gleichstellung und Integration soziale Themen am Herzen. 1958 in Nordhausen geboren, studierte Frau Köpping von 1980 bis 1985 Staats- und Rechtswissenschaften. Nach ihrem Abschluss hatte sie verschiedene politischen Ämter inne – darunter Bürgermeisterin und Landrätin – und war bei der Deutschen Angestellten-Krankenkasse und der Sächsischen Aufbaubank beschäftigt.

Als Ministerin sind Sie viel in ganz Sachsen und darüber hinaus unterwegs. In welchem Maße spielen dabei öffentliche Verkehrsmittel wie die Straßenbahn eine Rolle?

Petra Köpping (P.K.): Als Ministerin habe ich natürlich einen eng getakteten Zeitplan. Meist ruft schon der nächste Anschlussstermin. Daher kann ich dienstlich nicht auf das Auto verzichten. Ich persönlich bin daher derzeit leider selten mit Bus und Bahn unterwegs. Obwohl ich die Vorzüge jahrelang selbst genutzt habe. Und ich habe durchaus auch eine berufliche Beziehung zum Nahverkehr: Ich war als Landrätin in dieser Funktion auch im Aufsichtsrat der Leipziger Verkehrsbetriebe. Ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Nahverkehrs ist für mich unverzichtbar. Die Menschen müssen alle gleichermaßen mobil sein können – einfach, sicher, umweltfreundlich und bezahlbar. Auch in ländlichen Regionen. Ich wohne ja selbst in einem Dorf. Das gehört für mich zur Daseinsvorsorge. Aus Bürgergesprächen weiß ich, wie wichtig den Menschen eine vernünftige Anbindung an Bus & Bahn ist. Der Freistaat unterstützt den ÖPNV in Sachsen mit umfangreichen Investitionen. Etwa die Anschaffung zeitgemäßer und barrierefreier Fahrzeuge. Verkehrsminister Martin Dulig ist hier auf dem richtigen Weg.

In Ihrem Podcast „Die A-Seite“, den Sie gemeinsam mit Wirtschafts-, Arbeits- und Verkehrsminister Martin Dulig aufnehmen, wird die Notwendigkeit von Mobilität für soziale Teilhabe deutlich. Wie bewerten Sie den öffentlichen Nahverkehr in Sachsen?

P.K.: Unsere arbeitsteilige Gesellschaft setzt ein hohes Maß an Mobilität voraus. Viele Werktätige pendeln zur Arbeit. Familien wollen einen Ausflug ins Grüne unternehmen. Und auch, wer einen Arzt braucht, muss die Praxis in der Regel aufsuchen. Mobilität ist also essenziell - und ein Schlüssel zur sozialen Teilhabe. Der öffentliche Nahverkehr ist ein Mobilitätsangebot für alle. Als Gesellschaft wollen wir ja auch, dass mehr Menschen ihr Auto stehen lassen. Das kann nur gelingen, wenn der ÖPNV attraktive oder zumindest annehmbare Angebote macht. Dieses Angebot leistet der öffentli-

che Nahverkehr heute in Sachsen im Großen und Ganzen. Natürlich gibt es da große Unterschiede zwischen Stadt und Land und immer Verbesserungsmöglichkeiten. Aber es hat sich in schon viel getan. Denken Sie zum Beispiel an das Plus- und Taktbusnetz: Es garantiert alle ein bis zwei Stunden Verbindungen abseits der Metropolen und eine Anbindung an die urbanen Räume.

Sie gelten als sehr bürgernahe Politikerin und sprechen sehr viel direkt mit den Bürgerinnen und Bürgern. Wie nehmen Sie die Meinung der Bürgerinnen und Bürger gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr wahr?

P.K.: Das ist natürlich ganz unterschiedlich. Gerade in den Großstädten treffe ich immer wieder auf Menschen, die sich bewusst gegen ein eigenes Auto entscheiden, weil sie die alltäglichen Wege gut zu Fuß, mit dem Fahrrad oder eben auch mit Bus und Bahn zurücklegen können. Ich denke, dass die Menschen hier den ÖPNV überwiegend positiv bewerten. Aber auch aus den ländlichen Regionen erreichen mich selten sehr negative Meinungen zum ÖPNV. Kritisiert wird hier zum Beispiel, dass der barrierefreie Ausbau noch sehr lückenhaft sei, insbesondere was die Bushaltestellen betrifft. Ich denke aber, dass die Bürgerinnen und Bürger mit dem öffentlichen Nahverkehr in unserem Land im Großen und Ganzen zufrieden sind. Das zeigen auch der Erfolg des 9-Euro-Tickets und der gute Start des Deutschlandtickets jetzt.

Auf Grundlage des Berichts „Lage von Menschen mit Behinderung in Sachsen“, sollen Maßnahmen zur Sensibilisierung der gleichberechtigten Teilnahme von Menschen mit Behinderung aufgenommen werden. Inwiefern wird sich dies positiv auf das öffentliche Verkehrsnetz auswirken?

P.K.: Ich glaube, dass die meisten Barrieren heute nicht aus bösem Willen entstehen. Sondern aus Unachtsamkeit, Unwissen und aus mangelndem Verständnis für die Bedürfnisse von Menschen mit verschiedenen Behinderungen. Hier müssen und wollen wir ansetzen. Dabei ist es wichtig, die Menschen mit Behinderungen und ihre Verbände als Experten mit einzubeziehen. Wenn ein Rollstuhlfahrer mal demonstriert, wie er vor einer Aufzugstür rangieren und sich drehen muss, um sicher hineinzugelangen, dann ist das vielleicht einprägsamer als eine Skizze in einem Lehrbuch. Sensibilisierung geht natürlich am wirksamsten im Rahmen der Ausbildung. Aus meiner Sicht dürfte heute zum Beispiel kein Architekt, keine Bauingenieurin oder kein Mediendesigner – um nur einige Beispiele zu nennen – um nur einige Beispiele zu nennen – die Hochschule verlassen, ohne nicht verpflichtend auch Wissen über Barrierefreiheit erlernt zu haben. Leider sind wir davon noch weit entfernt. Ein gutes Beispiel für die positive Wirkung von Sensibilisierung ist das Projekt „ÖPNV für alle“ hier in Dresden. Hier hat



„Mobilität ist ein Schlüssel zur sozialen Teilhabe.“ Petra Köpping in der Vamos Bielefeld. Bild: Erik Chemnitz

sich bereits in den 1990er Jahren Herr Dr. Peter Münzberg aus der Selbsthilfe der körperbehinderten Menschen mit den Verantwortlichen der Dresdner Verkehrsbetriebe zusammengesetzt und mit ihnen über technische Regelungen beraten, wie der ÖPNV in dieser Stadt künftig barrierefrei gestaltet werden kann. Dresden war dadurch lange ein Vorreiter auf diesem Gebiet in Sachsen.

Das Thema Barrierefreiheit in Innenstädten und besonders im ÖPNV ist immer ein wichtiges Thema. Müssen sich Ihrer Meinung nach die Verkehrsbetriebe generell noch mehr für dieses Thema engagieren? Kennen Sie besonders gute Beispiele anderer Städte im Freistaat?

P.K.: Ich sagte vorhin: Mobilität ist ein Schlüssel zur sozialen Teilhabe. Und deshalb ist mir Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, in den Innenstädten und Wohnquartieren, im ÖPNV und in allen öffentlichen Gebäuden so ein wichtiges Anliegen. Der gesetzliche Auftrag ist klar. Nach dem Willen des Bundesgesetzgebers hätte der öffentli-

che Nahverkehr bereits vor anderthalb Jahren vollständig barrierefrei sein sollen. Dass dies in der genannten Frist nicht umsetzbar war, war sicher allen klar. Aber es zeigt, dass es hier noch großer Anstrengungen aller Beteiligten bedarf, um dem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen. Das betrifft insbesondere die Verkehrsunternehmen als die wichtigen Akteure, aber auch die Kommunen, die für die Haltestellen und die Zuwegungen dazu verantwortlich sind. Ich denke, dass sich die Verantwortlichen in Sachsen ihrer Verantwortung für die Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV durchaus bewusst sind. Gute Beispiele für gelungene Lösungen finden sich überall im Land.

Barrierefreiheit und Mobilität hat sehr viele Facetten und braucht Vernetzung. Wo sehen Sie hier Chancen und gesamtgesellschaftliche Aufgaben?

P.K.: Die Chancen sind ganz klar: Das Leben wird für uns alle leichter. Barrierefreiheit ist nichts Exotisches. Eine barrierefreie Umgebung hilft uns allen. Sie hilft Senioren, die nicht mehr so sicher und so schnell

Treppen steigen können. Sie hilft Eltern mit Kinderwagen. Und wer auf Grund einer Verletzung gerade nicht gut laufen kann, freut sich auch über einen stufenlosen Zugang. Und auch eine barrierefreie Website lässt sich in der Regel auf einem Smartphone für alle besser lesen. Dabei ist es wichtig, dass Barrierefreiheit immer umfassend gedacht und umgesetzt wird. Es ist eben nicht nur der stufenlose Zugang für den Rollstuhlfahrer. Sie umfasst auch Leitlinien und taktile Markierungen für blinde und sehbehinderte Menschen, visuelle Informationen für gehörlose und hörbehinderte Menschen sowie Informationen in Leichter Sprache für Menschen mit Lernschwierigkeiten. Und Barrierefreiheit geht uns alle an. Wir alle können etwas dafür tun, dass Barrieren nicht unnötig entstehen. Ich denke zum Beispiel an den Ladeninhaber, der seine Werbetafel bitte nicht gerade auf den Blindenleitstreifen stellen soll. Ich denke an Tretroller, die manchmal achtlos mitten im Weg stehen- oder fallengelassen und damit zur Gefahr für blinde Menschen werden. Aber natürlich

sieht man bei einer Straßenbahnfahrt auch positive Beispiele: Zum Beispiel, dass Fahrgäste einer gehbehinderten Frau beim Einsteigen an einer noch nicht barrierefreien Haltestelle helfen. Empathie und Hilfsbereitschaft sind ganz wichtig für den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Haben Sie einen persönlichen Straßenbahnmoment, an den Sie sich gern erinnern?

P.K.: Ja, definitiv. Ich bin früher eigentlich immer, wenn ich dienstlich in Leipzig zu tun hatte, mit dem Auto an den Stadtrand gefahren und habe mein Auto dort abgestellt. Ganz einfach, weil es viel angenehmer war, von Meusdorf mit der Straßenbahnlinie 15 in die Innenstadt zu fahren. Das war für mich die perfekte Lösung. Statt ewig einen Parkplatz zu suchen, habe ich die Zeit lieber effektiver für andere Dinge genutzt. Das war für mich fast ein Ritual. ■

.... in eigener Sache.

Seit Januar 2023 ist Bernd Flaskamp an der Seite von Samuel Kermelk Geschäftsführer bei HeiterBlick. Der Wirtschaftsingenieur bringt durch seine vorherige Tätigkeit in der Geschäftsleitung unter anderem bei Vossloh Kiepe wertvolle Expertise ein.

Herr Flaskamp, nach fast einem halben Jahr bei HeiterBlick: Wie sind Ihre ersten Eindrücke?

Meine Berührungspunkte zu HeiterBlick gehen sehr weit zurück in die Zeit, als die

Firma noch Leoliner Fahrzeugbau hieß. Ich war damals leitender Angestellter bei Kiepe Electric und später dann Vossloh Kiepe, einem Spezialisten für elektrische Systeme in Steuerungen von Straßenbahnen. Dieses Unternehmen hatte ein strategisches Dilemma, weil ein Motor Räder braucht. Die damalige Firma Leoliner Fahrzeugbau war auf der Suche nach einem Partner, der die Elektrik liefert. Hintergrund war, dass sich HeiterBlick damals wie heute als Fahrzeughersteller versteht. Anfang der 2000er-Jahre wurde deutlich, dass diese beiden Unternehmen ein sich sehr gut ergänzendes Produktprogramm haben und sich gegenseitig unterstützen und stärken können. Damals hatte der Leoliner Fahrzeugbau nur etwa 40 Mitarbeiter, während Kiepe Electric ungefähr zehnmal so viele hatte. Die beidseitige Kooperation war stets positiv und beide Unternehmen traten gemeinsam auf dem Markt auf und beteiligten sich zusammen an Ausschreibungen. Im Jahr 2009 gewannen sie in Bielefeld den ersten Auftrag, den ich auf Seiten von Kiepe damals begleitete, so auch den darauffolgenden Auftrag in Hannover. Meine Unterschrift ist also auch auf Verträgen von damals – auf der Seite von Kiepe.

Samuel Kermelk kenne ich ebenfalls aus dieser Zeit. Im Jahr 2011 ist er in die Geschäftsführung eingestiegen. Auch hier war ich auf der Seite von Kiepe dabei und erinnere mich an seine ersten Schritte als Geschäftsführer. Danach bin ich für knapp zehn Jahre in die Kranbau-Branche und damit in die Herstellung von Hochleistungsmaschinen für Seehäfen und Werften gewechselt.

Im letzten Jahr erhielt ich dann eine Anfrage von Samuel Kermelk, ob ich ihn nicht bei der Geschäftsführung von HeiterBlick unterstützen möchte. Aufgrund meiner Kenntnisse über die Branche, die Firma und ihre Kunden war das für mich sehr reizvoll und ich sagte zu, auch in der Hoffnung, sehr schnell einen positiven Beitrag leisten zu können. Ob das so ist, müssen allerdings andere beurteilen.

Sie arbeiteten lange im Bereich der Schienenfahrzeuge und nach zehn Jahren Krantechnik entschieden Sie sich dazu, zurück zur Bahntechnik zu wechseln. Spielt hierbei auch eine Begeisterung für Schienenfahrzeuge eine Rolle?

Sowohl Straßenbahnen als auch Krane sind etwas zum Anfassen. Einer unserer Anwälte erzählte, er sei mit seiner Familie nach Bielefeld und Hannover gereist und habe extra auf eine unserer HeiterBlick-Straßenbahnen gewartet, um seinen Kindern zu zeigen, woran er arbeitet. Das ist eine besondere emotionale Bindung, die unverändert vorhanden ist.

Mein Schritt in die Krantechnik ging mit der Chance einher, in die Geschäftsführung eines Unternehmens einzutreten, was bei Kiepe damals nicht möglich war. Ich möchte die Zeit in der Kranbranche nicht missen, freue mich aber sehr darüber, nun wieder mit Schienen und Bahnen zu tun zu haben. Das sehr schön gewachsene

Bernd Flaskamp vor der bauchigen und sehr geräumigen Vamos Bielefeld. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick



Fortsetzung von Seite 15:

„Pflänzchen“ HeiterBlick in seiner weiteren Entwicklung unterstützen und begleiten zu können, hat mich dazu bewogen zu wechseln.

Das europaweit ausgeschriebene Projekt zur Herstellung von bis zu 187 neuen Fahrzeugen für Leipzig, Görlitz und Zwickau hat HeiterBlick gemeinsam mit Kiepe Electric für sich gewinnen können. Worin sehen Sie den ausschlaggebenden Faktor, dass HeiterBlick sich gegen europaweite Konkurrenz durchsetzen konnte?

Der Prozess gestaltet sich zweistufig. Zuerst müssen Unternehmen in einem Teilnahmewettbewerb als Bewerber die

Als innovativ gilt auch das Thema Wasserstoff – es ist in aller Munde. Worin sehen Sie die Chancen für wasserstoffbetriebene Straßenbahnen und wann können wir zum Beispiel in Leipzig in die erste Bahn einsteigen?

Die erste wasserstoffbetriebene Straßenbahn soll zuerst in Görlitz umgesetzt werden, wobei die Möglichkeit prinzipiell auch für Leipzig existiert. Wasserstoff ist deshalb so interessant, da zurzeit in Deutschland die Suche nach alternativen Energieträgern forciert wird. So ist es zum Beispiel noch unmöglich, alle mit Verbrennungsmotoren ausgestatteten Pkw mit Elektrizität anzutreiben. Um dies zu ermöglichen, muss der Strom umverteilt werden. Beispielweise bei Linienenerweiterungen des Schienennetzes sind Straßen-

um ein Abfallprodukt der Wirtschaft, sodass etwa der Standort Leuna interessant werden könnte. Zusätzlich braucht der Verkehrsbetrieb eine Infrastruktur, die die Betankung ermöglicht.

Fachkräfteengpässe sind eine der größten Herausforderungen, mit denen sich Unternehmen unter anderem zurzeit konfrontiert sehen. Auch der Fahrzeughersteller HeiterBlick spürt das. Wie ist Ihre Bewertung dazu? Wie kann man diese vielfältigen Herausforderungen meistern?

Personal ist ein wichtiges und herausforderndes Thema. Der Standort Leipzig ist aufgrund seiner generellen Beliebtheit und des damit verbundenen deutlichen Zuzuges vorteilhaft. Zudem ist auch der Standort des Unternehmens recht zen-

steller mit hohem Qualitätsanspruch zu sein. An unseren Bahnen sieht man das am Ende auch. Das kann man nur mit einer guten Lieferantenbasis erreichen. Wir kaufen eher übersichtliche Stückzahlen an Produkten ein und bauen mit derzeitigem Hallenbestand bis zu 40 Fahrzeugen pro Jahr. Somit brauchen wir einen guten Draht zu den Partnern, die uns Kerntechnologien liefern. Eine enge Abstimmung und räumliche Nähe sind dabei von Vorteil. Wir nehmen auch ernst, was generell in der Politik besprochen wird, nämlich die Fertigung von Kernkomponenten in Deutschland zu halten.

Persönliche Schlussfrage: Hand aufs Herz: Welche Straßenbahn von HeiterBlick ist Ihr Lieblingsmodell?

Um auf meine Einleitung einzugehen, so schließt sich für mich eine Art Kreis. Startpunkt des Wachstums war die Stadtbahn Bielefeld. Ich habe dieses Projekt begleitet und die Rede bei der Übergabe der ersten Bahn gehalten, damals noch in der Position bei Kiepe. Nun habe ich vor kurzem die letzte Bahn übergeben. Nach wie vor finde ich diese Stadtbahn schick und für mich symbolisiert sie den sich schließenden Kreis. ■



Bernd Flaskamp vor der 40. Vamos Bielefeld kurz vor der Auslieferung an die moBiel GmbH. Bild: Anika Dollmeyer/HeiterBlick

Leistungsfähigkeit gegenüber dem Kunden nachweisen und dementsprechend auch erfüllen. Der zweite Schritt ist die Ausschreibung der Straßenbahn an sich. Alle qualifizierten Lieferanten werden eingeladen. In diesem Prozess gibt es eine technische Beschreibung der Voraussetzungen für die Straßenbahn sowie eine Bewertungsmatrix gemäß derer der Kunde eine Auswahl trifft. Die Matrix enthält sowohl technische als auch kommerzielle Aspekte. Bei den technischen Aspekten geht es darum, wie gut das Angebot des Lieferanten die Anforderungen hinsichtlich Leistung und Ausstattung erfüllt – hat der zum Beispiel die richtige Farbe und die richtigen Sitze angeboten. Kommerzielle Anforderungen sind die Lieferzeit und der Preis.

In Leipzig, Görlitz und Zwickau haben wir uns durchgesetzt, weil wir das wirtschaftlich beste Angebot bereitstellen konnten. Entscheidend waren zudem die Innovationen in den Fahrzeugen, mit denen wir uns von den anderen Wettbewerbern abheben konnten.

bahnen, die mit einer Brennstoffzelle betrieben werden, eine sinnvolle Alternative. Für neue Linien müssen Oberleitungen gebaut werden – die kosten Geld und die Masten sind für Anwohner verständlicherweise eine unangenehme Begleiterscheinung. Die Brennstoffzelle als Energiequelle kann dies jedoch umgehen und Energie für den Betrieb bereitstellen.

Die Stadt Görlitz hat mit ihrer Straßenbahn konkrete Pläne und wird sogar in der Lage sein, bis in die polnische Nachbarstadt zu fahren. Polen hat allerdings eine andere Oberleitungsspannung, sodass eine eigene Energiequelle im Fahrzeug von Vorteil ist. Diese Faktoren zeigen, dass Wasserstoff eine geeignete Energiequelle sowie eine Lösung für zukünftige Mobilität darstellt.

Leichtere und wirtschaftlichere Lösungen sind also möglich, obwohl wir natürlich immer noch über Forschungsvorhaben reden. Zunächst braucht es die Herstellung von Wasserstoff sowie Wasserstofftankstellen. Bei Wasserstoff handelt es sich in der Regel

tral gelegen und gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Weiterhin hat unser Produkt Straßenbahn einen gewissen Charme bezüglich Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Dies soll in unserer Personalbeschaffung stark zum Ausdruck kommen. Wir wollen eine größere Emotionalität erzeugen und unser Unternehmen auf dem Arbeitsmarkt regional bekannter machen. Das gelingt uns auch, obwohl es eine Herausforderung ist, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden, die für ein paar Tage zur Inbetriebnahme in andere Städte fahren. Aber das sind Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen – und das tun wir auch.

Wie schaffen Sie es, einen so großen Anteil der Wertschöpfung – 76 Prozent – in Mitteldeutschland zu behalten?

Unser Selbstverständnis ist es, ein Her-



Impressum

Herausgeber:

HeiterBlick GmbH
Niemeyerstraße 2-5
04179 Leipzig

Redaktion:

Ingo Woelk
HeiterBlick GmbH
Wolffberg Management Communication GmbH

Fotonachweise:

Leipziger Gruppe
Anika Dollmeyer/HeiterBlick
Paul Glaser/Wolffberg
Ingo Woelk
HÖRMANN Vehicle Engineering GmbH
Erik Chemnitz/Wolffberg
büro+staubach

Druck:

Druckerei Böhlau, Leipzig

Auflage:

1.500

Redaktionsschluss:

08. Juni 2023