

Flexity Berlin ist da!

Flexity Berlin ist da - Neue Straßenbahnfahrzeuge für Berlin können überzeugen

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 5-7 (Artikel-Nr: 10000272)
IGEB Stadtverkehr

Im September wurde die neue Straßenbahngeneration für die Hauptstadt, FLEXITY BERLIN, erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt...

Im September wurde die neue Straßenbahngeneration für die Hauptstadt, »Flexity Berlin«, erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die BVG bot dem Fachpublikum und ihren Fahrgästen gleich mehrere Möglichkeiten, den Zug zu besichtigen oder bei einer Probefahrt dabei zu sein. Und jedes Mal war der Andrang groß: bei der Pressevorführung, beim Straßenfest auf dem Alex, auf der InnoTrans und beim IGEB-Fahrgastsprechttag Straßenbahn auf dem Betriebshof Lichtenberg. Das übereinstimmende Urteil: Mit dem neuen Fahrzeug wurde ein sehr gelungener Ersatz für die Tatrazüge entwickelt, der allen bisherigen Berliner Straßenbahnen weit überlegen ist. Aus Fahrgastssicht gibt es nur kleine Mängel, die behebbar sind.

Geliefert werden vom Hersteller Bombardier zunächst zwei 30-Meter- und zwei 40-Meter-Züge, von denen jeweils einer als Einrichtungs- und einer als Zweirichtungsvariante ausgeführt werden. Diese werden im Streckennetz erprobt, bevor später bis zu 206 Serienfahrzeuge in Auftrag gegeben werden sollen. Der einzige derzeit betriebsfähige Wagen, der 40-Meter-Einrichtungszug, soll ab Ende Oktober vor allem auf der Straßenbahnlinie M 4 zum Einsatz kommen. Der 40-Meter-Zweirichter wird - obwohl er schon auf der InnoTrans zu besichtigen war - erst im Dezember an die BVG ausgeliefert und soll dann die Fahrgäste der M 2 beglücken. Die beiden kurzen Vorserienfahrzeuge werden dann 2009 geliefert und hauptsächlich auf den Linien M 10 und M 5 unterwegs sein.

Positiver Gesamteindruck

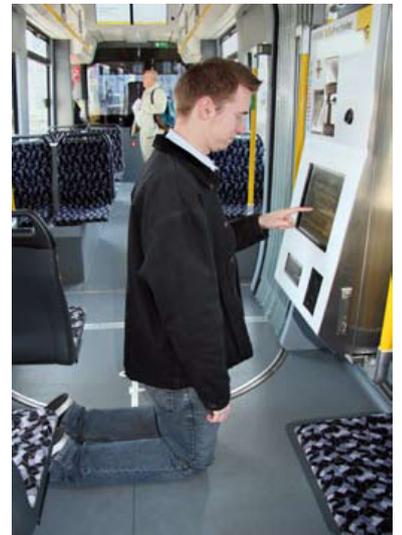
Die ersten Eindrücke sind sehr positiv. So erscheint der Zug sehr hell, geräumig und großzügig. Die mit Klimaanlage ausgestatteten 100-Prozent-Niederflurfahrzeuge sind 2,40 m breit und weisen eine Einstiegshöhe von 30 cm auf. Zum ersten Mal hat ein Fahrzeug im Berliner öffentlichen Nahverkehr fast allen sitzenden Fahrgästen ausreichend Beinfreiheit eingeräumt, so dass große Menschen hier keine Thrombose fürchten müssen. Und auch anderen Fahrgastgruppen hat man mehr Raum zur Verfügung gestellt. So ist ausreichend Platz für mehrere Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder, ohne dass Durchgänge oder Türen verstellt werden.

Der Zugang zu den Abteilen wurde ebenfalls erleichtert. Das neue Fahrzeug hat an der jeweils zweiten Tür eine manuell zu bedienende Klapprampe, die den störanfälligen Hublift, wie er in den GT6-Fahrzeugen der Vorgängergeneration zum Einsatz kommt, ablöst. Auch beim Fahrscheinautomaten wird Neuland betreten. So wird es erstmals bei der Berliner Straßenbahn möglich sein, mit Geldscheinen oder gar EC-Karte zu zahlen.

Fahrscheinautomat nur für kleine Menschen



Flexity Berlin auf Präsentationsfahrt am Alex. Das Interesse der Fahrgäste war sehr groß. Dieses 40 Meter lange Einrichtungsfahrzeug bietet 84 Sitz- und 164 Stehplätze. Die Fahrzeugserie gibt es mit 7 oder 5 Modulen (30,8 m), je als Ein- oder Zweirichter. (Foto: Thomas Billik)



Die Fahrkartenautomaten sollten höher angebracht werden. (Foto: Raul Stoll)



Der Sitzabstand über den Rädern ist ausreichend, auch für längere Menschen. Foto: Florian Müller (Foto: Fotograf)



Blick in den Innenraum des Einrichtungsfahrzeugs. Deutlich die konsequente 1 plus 1,5-Bestuhlung und die großen Mehrzweckbereiche an den Türen. (Foto: Florian Müller)



Erste Präsentation des neuen Straßenbahnzuges »Flexity Berlin« am 19. September 2008 auf dem BVG-Straßenbahn-Betriebshof Lichtenberg. (Foto: Florian Müller)



Doch so großartig das Fahrzeug im Ganzen auch ist, entging dem geschulten Fahrgastblick nicht, dass einige Kleinigkeiten verbessert werden müssen. Beispielsweise ist der oben erwähnte Fahrausweisautomat viel zu niedrig angebracht. Das war auch dem Automatenhersteller ACS Schweiz auf der InnoTrans unangenehm aufgefallen. Eigentlich sei der Automat für eine höhere Anbringung konzipiert gewesen. Außerdem erwägt man bei ACS Schweiz, den Neigungsgrad des Monitors zu erhöhen, ohne die Tiefe des Automatenkastens zu vergrößern.

Nachgedacht werden muss auch über Standort und Anzahl der Fahrausweisautomaten. Ein Automat für einen 40 m langen Zug ist eindeutig zu wenig. Bereits beim knapp 30 m langen GT6-Fahrzeug sorgt das Aufsuchen des Automaten selbst bei mittlerer Fahrgastbesetzung für Probleme und hat schon manchen Fahrgast zu einem unfreiwilligen »Schwarzfahrer« werden lassen, weil ein Kontrolleur ihn vor Erreichen des Automaten »stellte«. Außerdem bleibt unklar, wie ein Fahrgast beim neuen 40 m langen Fahrzeug wissen soll, ob sich der Automat im 2. oder im 6. Fahrzeugmodul befindet. Dazwischen liegen 20 m Wegstrecke, die weder im vollen Fahrzeug noch auf vollen und häufig viel zu schmalen Haltestellinseln schnell überwunden werden können. Ebenso fehlen Fahrausweisentwerter. Ein Entwerter sollte in der Nähe einer jeden Tür angebracht sein.

Abzuwarten bleibt, inwiefern der Fahrgastraum den leider hohen Vandalismusresistenz- Anforderungen Berlins gerecht wird. Deshalb soll nach Angaben des Herstellers der Innenverkleidungen bereits beim vierten Vorserienfahrzeug eine Variation ausprobiert werden. Hierbei erhalten die Verkleidungen eine glänzende und abweisende Schutzschicht. Alle Fahrzeuge werden im Übrigen mit einer Videoüberwachung ausgestattet.

Mangelhafte Festhaltungsmöglichkeiten

Die mit Abstand häufigste Kritik am Fahrzeug betraf die mangelhaften Festhaltungsmöglichkeiten. Die im Fahrgastraum oben horizontal angebrachten Stangen stellten fast niemanden zufrieden, vor allem weil die über der Doppelsitzreihe angebrachten Haltestangen viel zu weit außen installiert wurden, so dass sie selbst für groß gewachsene, im Gang stehende Fahrgäste unerreichbar sind. Unzureichend ist auch, dass es in den Sitzbereichen keine vertikalen Haltestangen gibt. Denn die Benutzung der Griffe an den Sitzrückenlehnen ist fast zwangsläufig mit Belästigungen der sitzenden Fahrgäste verbunden. Insofern ist die geäußerte Überlegung, andere Sitzschalen mit großzügigeren Haltegriffen an der Oberseite zu verwenden, nicht ausreichend. Besser wären mehr vertikale Haltestangen.

Aber nicht nur die Fahrgäste finden keinen festen Halt, den Fahrrädern geht es nicht besser: So positiv es ist, dass nun in der neuen Fahrzeuggeneration endlich auch die räumlichen Voraussetzungen für die Fahrradmitnahme bei der Straßenbahn geschaffen werden, so wichtig wäre auch eine Befestigungsmöglichkeit für die Zweiräder. Auch hier muss noch nachgebessert werden.

Komfortable Sitzplätze, aber wenig durchdachte Anordnung

Obwohl im Fahrzeug generell ein großzügiger Sitzteiler für viel Komfort sorgt, ist die technisch bedingte Anordnung einer Schräge im Beinraum der Viersitzgruppen

zwischen den jeweiligen Drehgestellachsen denkbar ungünstig. Nicht nur, dass es ein seltsames seitlich schräges Sitzen verursacht, auch ist schon der eine oder andere durch die starke Neigung auf seinen Sitz gestolpert. Hier ist zu überlegen, ob man diese Anhebung des Bodenniveaus nicht lieber im Gang anordnet, ähnlich wie beim alten GT6-Fahrzeug. Denn weil dort zur Überwindung des Höhenunterschiedes wesentlich mehr Platz für die Rampe zur Verfügung steht, wäre die Neigung dort unproblematisch.

Auch die Sitzanordnung bedarf einer Überarbeitung. In Höhe des Fahrausweisautomaten ist die Durchgangsbreite durch die Doppelsitze gegenüber der Tür sehr schmal, was zu Stau beim Fahrgastwechsel führen kann. Noch problematischer sind die im Zweirichtungsfahrzeug im Modul 6 quer angeordneten Sitzplätze, die die Gangbreite stark einschränken. Im Einrichtungsfahrzeug fragt man sich, warum im Modul 2 links alle Sitzplätze ohne Not entgegen der Fahrtrichtung angeordnet werden.

Ebenfalls unverständlich ist, warum im Einrichtungsfahrzeug im Modul 6 das Mehrzweckabteil nicht direkt gegenüber der Tür angeordnet wurde. Stattdessen hat man dort (z.T. Doppel-)Sitze eingebaut, die bei vollem Fahrzeug zu unnötigen Komplikationen beim Ein- und Aussteigen mit Kinderwagen oder Rollstühlen führen werden. Auch verwundert es, dass gerade bei der Zweirichtungsvariante alle frei disponierbaren Sitze in derselben Fahrtrichtung positioniert wurden.

Kommunikation mit den Fahrgästen über Sprechanlage?

Auffällig ist, dass die Fahrerkabine kein seitlich zu öffnendes Fenster mehr besitzt. Dies wäre jedoch aus zweierlei Gründen wichtig: Zum einen kann es bei einem Defekt der Klimaanlage eine nicht beschlagene Frontscheibe bis zur Fahrt in den Betriebshof gewährleisten. Zum anderen wird das Fenster gern zur Auskunftseinholung an touristisch stark frequentierten Haltestellen genutzt. Dies ausschließlich durch die geöffnete Tür zum Fahrgastraum durchzuführen, wäre aus Sicherheitsgründen für den Fahrer wenig wünschenswert. Auch eine angesprochene Ersatzlösung mit Lautsprecher und Mikrofon, die die Verständigung nach außen sicherstellen soll, erscheint grotesk.

Kurzfristig ist, dass das Kuppeln der 30-Meter-Züge im Fahrgastverkehr nicht möglich sein soll. Um 60-Meter-Traktionen herstellen zu können, sollen die derzeit existierenden GT6-Fahrzeuge ausreichen und mehr 60-Meter-Traktionen sollen in den nächsten 20 Jahren nach Auskunft der BVG nicht benötigt werden - obwohl man doch nach wie vor (fast) alle Berliner Haltestellen auf diese Länge umrüstet.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum man bei der BVG zu glauben scheint, die Fahrgastentwicklungen und Verkehrsströme für einen so langen Zeitraum voraussagen zu können. Da man jetzt eine neue Fahrzeuggeneration beschafft, sollte man auch jetzt dafür sorgen, für möglichst alle Eventualitäten der Zukunft gerüstet zu sein. Vielleicht wird ja in einigen Jahren auch der Flügelbetrieb sinnvoll oder notwendig sein.

Monitore ersetzen Matrix-Anzeiger

Zwiespältig war die Reaktion auf die neue Form der Fahrgastinformation. Die Matrix-

Anzeiger an den Wagenübergängen sind verschwunden und wurden durch Monitore ersetzt, wie man sie bereits aus der U-Bahn kennt (»Berliner Fenster«). Bei der Straßenbahn soll aber - zumindest zunächst - keine Werbung erscheinen, sondern beide Bildschirme werden für die Stationsanzeige genutzt. Über die derzeitige Art der Darstellung lässt sich streiten, nicht jedoch über die Art der »Wagenhält« oder »Stop«-Anzeige. Diese ist nämlich beim Flexity auf einen kleinen roten Bereich auf dem jeweils rechten Bildschirm beschränkt, der nicht sonderlich hervor tritt. Hier hat die bisherige Lösung der gesonderten Halteleuchten in den älteren Fahrzeugen eindeutig Vorteile. Da auf den ersten Blick gut erkennbare Halteleuchten unabdingbar sind, muss hier bei der neuen Straßenbahn noch nachgearbeitet werden. Auch die Anbringung der Liniennetze an den Poster-Haltern bedarf einer Überarbeitung. Diese sind sicherlich die meiste Zeit verstellt. Schöner wäre es, wenn man bei den Wagenübergängen einen Faltenbalg mit glatter Oberfläche für die Klebe-Liniennetze hätte, ähnlich wie bei U- und S-Bahn. Abschließend bleibt noch zu erwähnen, dass die transparenten Plastik-Infokörbchen für die Bauinfo- Hefte zwar hübsch aussehen, aber ein viel zu geringes Fassungsvermögen aufweisen.

Trotz dieser Liste an Verbesserungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten ist jedoch unstrittig, dass bereits mit den vorgestellten Prototypen ein Fahrzeug zur Verfügung steht, zu dem man der BVG nur gratulieren kann. Wenn man nun noch bei der Serienfertigung die genannten Punkte berücksichtigt, haben die Berliner ein sehr attraktives Fahrzeug auf der Straße, das die Grundlage für eine positive Entwicklung der Straßenbahn in Berlin sein kann. (hm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000272>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten