

■ Nahverkehr

BVG-Oberfläche: Stadtbahn statt Bus

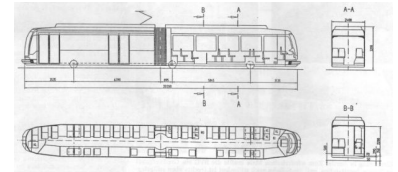
aus SIGNAL 07/1989 (August 1989), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10001161)
IGEB

Mit der politisch gewollten Förderung des ÖPNV und der Bereitschaft zur Aufgabe von Straßenverkehrsfläche sind nunmehr zwei entscheidende Voraussetzungen gegeben, die eine Renaissance der Straßenbahn in Berlin (West) realistisch werden lassen. Zwar hat die Wiederinbetriebnahme der West-Berliner S-Bahn-Strecken für die IGEB Priorität, doch parallel dazu muß die Einrichtung eines Stadtbahnsystems in Berlin (West) untersucht werden. Viele Argumente sprechen für dieses Verkehrsmittel.

Stadtbahnen sind überwiegend vom Individualverkehr getrennt (auf einem Bahnkörper, in Tunnel- oder Hochlage) geführte Schienenbahnen, die sich durch einen besseren Ausbaustandard und ein modernes Erscheinungsbild vom betagten Image der klassischen Straßenbahn abheben. Sie stellen also eine Weiterentwicklung des alten Oberflächenverkehrsmittels Straßenbahn dar, wie es in Berlin (West) bis zum 2. Oktober 1967 verkehrte. Aufgrund einer Entscheidung im August 1953, die Straßenbahn durch Busse und U-Bahnen zu ersetzen, wurde nur noch ein Auslaufbetrieb mit einem bis auf wenige Ausnahmen veralteten Wagenpark durchgeführt (siehe auch [SIGNAL 8/87](#), S. 10). Der Vorteil der Führung der Straßenbahn auf eigener Trasse wurde damals vernachlässigt, spielt jedoch heute umso deutlicher eine wichtige Rolle für einen zuverlässigen Oberflächen-ÖPNV.

Die seit - 1953 realisierten U-Bahn-Strecken (rund 56 Kilometer) sind wegen der hohen Kosten im Tunnelbau auf einige wenige, wichtige Trassen beschränkt. Den weitaus größten Teil des ehemals 275 km langen Straßenbahn-Netzes hat der Bus übernommen, der auf Grund der Behinderungen durch den Autoverkehr stetig an Zuverlässigkeit und Attraktivität verloren hat. Ob die jetzt geplanten Beschleunigungsmaßnahmen die Akzeptanz der Busse bei den Fahrgästen erhöhen, bleibt wegen der dann zu erwartenden besseren Auslastung der Fahrzeuge fraglich, denn was Kapazität und Fahrkomfort angeht, ist der Bus gewiß nicht das geeignetste Verkehrsmittel im Stadtverkehr der Zukunft.

Stattdessen bestätigen Erfahrungen aus zahlreichen europäischen Städten, daß gerade Stadtbahnen die Verkehrsmittelwahl positiv zu Gunsten des ÖPNV beeinflussen und ihm damit neue Kunden zuführen können, die die Vorteile der Stadtbahn zu schätzen wissen. Eine hohe Attraktivität für den Fahrgast ergibt sich aus der idealen Verbindung von Erreichbarkeit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit. Die Stationen befinden sich im Straßenniveau, wo die spurgeführten Fahrzeuge an der Haltestellenkante halten, so daß ein nahezu stufenloses Einsteigen in die Stadtbahn möglich ist. Gerade Alte, Behinderte und Eltern mit Kinderwagen werden diesen Vorteil gegenüber den anderen Systemen zu schätzen wissen. Hier entfallen Treppen und lange Gänge. Umsteige-Zwänge können durch Verzweigungen im Liniennetz vermieden werden, was im Berliner U-Bahn-Netz nicht mehr praktiziert wird. Durch das Anhängen von zusätzlichen Wagen lassen sich die Züge flexibel dem Sitzplatz-Bedarf anpassen. Unter weitgehender Nutzung vom Individualverkehr völlig unabhängiger Trassen fährt die Stadtbahn zuverlässig und mit deutlich höheren Geschwindigkeiten als unter Einhaltung der Straßenverkehrsordnung im Straßenraum.



Gelenktriebwagen GTW-ER. Im Rahmen des vom Bundesforschungsministeriums geförderten Projektes Nahverkehrsbahnen 200 wird dieser VÖV-Niederflur-Stadtbahnwagen entwickelt und erprobt. Wann wird er in Berlin (West) fahren? (Zeichnung: Entwicklungsgemeinschaft VÖV-Niederflur-Stadtbahn)

Geräumige, ruhig an der Oberfläche fahrende Fahrzeuge bieten zudem mehr Bequemlichkeit als Busfahrten und erlauben die Mitnahme sperriger Gegenstände.

In der 2-Millionen-Stadt Berlin (West) mit ihrer polyzentrischen Stadtstruktur gibt es genügend Einsatzmöglichkeiten für ein Stadtbahnsystem, das von seiner Leistungsfähigkeit her seinen Aufgabenbereich zwischen Bus und U-Bahn hat. Die Annahme, die Straßenbahn in Berlin (West) sei überflüssig, da das Schnellbahnnetz bereits sehr verdichtet sei, ist falsch. Ein Blick in die 200 Kilometer U-Bahn-Planungen beweist das. Neben der Verlängerung der U3 unter dem Kurfürstendamm und dem Neubau der U5 und U10 sind vor allem Verlängerungen in den Außenbezirken vorgesehen, die durch Stadtbahnen wesentlich schneller und preiswerter realisiert werden könnten.

Vor allem Stadtgebiete, die nicht durch heute vorhandene Schnellbahnen oder demnächst wieder in Betrieb zu nehmende S-Bahn-Strecken erschlossen werden, sollten durch die Stadtbahn endlich verkehrsmäßig aufgewertet werden. So bieten sich Realisierungen zum einen dort an, wo U-Bahnen zwar geplant, doch zum Bauen zu teuer sind und zum anderen Busstrecken durch ein hohes Fahrgastaufkommen auffallen. Auf den im Kosten-Nutzen-Verhältnis viel zu teuren U-Bahn-Bau kann dann vor allem in den Außenbezirken verzichtet werden, ist hier doch auf Grund der viel zu hohen Leistungsfähigkeit der U-Bahn ein wirtschaftlicher Betrieb nicht sichergestellt. Stadtbahnen sollen stattdessen die Großsiedlungen mit den Bezirkszentren und den vorhandenen Schnellbahnhöfen optimal verbinden. Die Anlage von Tunnel-Stadtbahn-Strecken sollte deshalb die Ausnahme bleiben.

Für den Fahrzeugpark schlägt die IGEB die Anwendung der neuen Fahrzeuggeneration "Stadtbahn 2000" vor. Diese Wagen zeichnen sich durch hohe Fahrgastattraktivität und Wirtschaftlichkeit aus. Das Bundesministerium für Forschung und Technologie unterstützt auch Berliner Unternehmen bei der Entwicklung der Fahrzeuge mit extrem niedrigen Waagesböden und breiten Türen. Dadurch wird bei der Stadtbahn ein bequemer und schneller Fahrgastwechsel bei kurzer Haltestellen-Aufenthaltszeit ermöglicht. Ein modernes Fahrzeugkonzept mit standardisierten Baugruppen und Schnittstellen ermöglicht die Bildung verschiedener, an die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsunternehmen angepaßter Typenvarianten. Auf dem Einstiegsnetz in Berlin (West) sollte ein an die noch zu definierenden Berliner Verhältnisse (Fahrzeugbreite etc.) angepaßter Zug erprobt werden.

Tendenziell sollte die Stadtbahn in Berlin zum Hauptverkehrsträger im Oberflächenverkehr ausgebaut werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001161>.

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