

■ Barrierefreiheit

Niederflur jetzt auch in Köpenick

aus SIGNAL 01/2013 (März 2013), Seite 8 (Artikel-Nr: 10001691)
IGEB Stadtverkehr

Straßenbahnlinien 60 und 68 mit Niederflurzügen

Lange haben die Fahrgäste im Bezirk Köpenick auf den 9. Dezember 2012 gewartet. Immer wieder hieß es, dass die Gleise der Straßenbahn erst umgebaut werden müssten, bevor Niederflurfahrzeuge nach Friedrichshagen, Adlershof, Grünau und Alt-Schmöckwitz fahren könnten. Jetzt haben die vielen Bauarbeiten für die Anwohner der Linien 60 und 68 auch einen sichtbaren Erfolg gebracht. Diese Strecken wurden für den Einsatz von Niederflurbahnen freigegeben und mit dem Fahrplanwechsel umgestellt.

Zuletzt erfolgte der Umbau der Verbindungskurve von der Freiheit zum Rathaus Köpenick. Dadurch können die GT6 nun auch vom Betriebshof Köpenick aus ohne größere Umwegfahrten auf diesen Strecken eingesetzt werden. Das hilft allerdings nur bedingt, denn im Betriebshof Köpenick können nicht ausreichend Niederflurzüge abgestellt werden, um damit alle Linien zu betreiben.

Züge, die wegen örtlichem Platzmangel jeden Tag aus Lichtenberg oder Marzahn zugeführt werden müssen, machen der BVG auch finanziell deutlich, dass ein zeitgemäßer Betriebshof im Südosten Berlins fehlt. Nun ist das Ende des Tatrawagen-Einsatzes schon so nah, dass der langwierige Planungs- und Genehmigungsprozess für ein solches Großprojekt nicht mehr rechtzeitig abgeschlossen werden kann. Senat und BVG sollten sich also schnellstens dazu eine Lösung einfallen lassen, denn statt langer und teurer Betriebsfahrten sollten lieber mehr Fahrplanfahrten für die Kundschaft geboten werden.

Doch die fehlende Abstellkapazität ist nicht das einzige Problem im Köpenicker Netz. Der Schloßplatz Köpenick und die Lange Brücke sind weiterhin nicht im schon lange geplanten Endzustand. Durch die engen Gleisbögen ist der Verschleiß größer und die fahrbare Geschwindigkeit gering. Auch in Bahnhof- und Bölschestraße lässt ein zeitgemäßer und ÖPNV-freundlicher Umbau auf sich warten.

Ein anderes Problem sind die weiterhin zeitweilig auftretenden Kapazitätsengpässe auf der Strecke nach Adlershof. Hier zeigt sich wieder einmal, dass ein gutes Angebot mehr nutzt, als es kostet. Der tägliche 10-Minuten-Takt auf dieser Strecke bringt vermehrt auch die zufällige »Laufkundschaft« in die Züge. Dafür sind die auf der Linie 61 verbliebenen Tatra-Solowagen allerdings deutlich zu klein. Nach der Umstellung sollten wenigstens für diese punktuelle Verstärkung genug Fahrzeuge vorhanden sein.

Da auch auf den Linien 62 und 67 nach dem Ende des Hochflur-Zeitalters die jetzt noch eingesetzten 40-Meter-Züge durch GT6-Wagen mit nur 27 Metern Länge ersetzt werden sollen, zeichnen sich speziell im Ausbildungsverkehr schon die nächsten Engpässe ab. Hoffnung macht hier die Aussage der BVG auf dem Straßenbahn-Sprechtag 2012. Demnach sind künftig nicht nur die Weiterbeschaffung der aktuellen Flexity-Typen, sondern auch Neukonstruktionen in dann eventuell



Auf der Linie 68 (hinten) verkehren nun endlich Niederflurfahrzeuge, auf der 61 (vorne) noch Tatra-Bahnen. (Foto: Artur Frenzel)



Mit der Umstellung der Linie 60 fahren jetzt auch in der Wissenschaftsstadt Adlershof GT6-Niederflurzüge. (Foto: Holger Mertens)

kleineren Serien für die BVG denkbar. Darunter sollten dann auch solche sein, die auf dem gesamten Köpenicker Netz ohne große Umbaumaßnahmen fahren können und 40 Meter lang sind. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001691>.

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