

■ Nahverkehr

Langsam schneller?

aus SIGNAL 06/1999 (September 1999), Seite 5 (Artikel-Nr: 10001792)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Im März 1998 unterzeichneten BVG und Senat, vertreten durch die Senatsverkehrsverwaltung, einen Vertrag zur Beschleunigung der Straßenbahn. Bis zum Ende 2001 sollen alle 250 einschlägigen Lichtsignalanlagen umgebaut bzw. straßenbahnfreundlicher programmiert sein. Den Anfang macht die Linie 6 zwischen Platz der Vereinten Nationen und Hellersdorf.

Bauverzögerungen durch zweite Ausschreibung

Eigentlich sollte die Referenzstrecke Linie 6 schon längst fertig sein. Als einer der vielen Termine wurde Ende 1998 genannt. Doch dieses Datum platzte, weil auf die Ausschreibungen für das Projekt lediglich ein einziges Angebot eingegangen war. Drei große Signalbauunternehmen hatten sich zu einem Konsortium zusammengeschlossen. Sie forderten einen Preis, der sowohl BVG als auch Senat zu hoch war. Man mußte die Ausschreibung unter anderen Bedingungen wiederholen, um auch kleineren und preiswerten Firmen eine Chance zu geben.

Wieder Termin verschoben

Zwar wurden die Lichtsignalanlagen nebst Umbauten in Rekordzeit errichtet (bei Siemens-Ampeln dauerte der Bau in der Vergangenheit bis zu einem Jahr). Aber auch der nächste Termin Frühsommer 1999 konnte nicht gehalten werden und selbst am 16. August 1999 wurde es nichts mit einer durchweg schnelleren Straßenbahn. Doch das war eigentlich zu erwarten. Denn selbst Laien ist klar, daß solch ein Projekt zwangsläufig mit Anlaufschwierigkeiten und Kinderkrankheiten verbunden ist. Jetzt will man die Beschleunigung bis zum Fahrplanwechsel Ende September geschafft haben, um wie viele Minuten die Bahn genau schneller wird, steht immer noch nicht fest. Es können 4, 5 oder auch 6 Minuten sein.

Fazit

Die BVG ist auf dem richtigen Wege, sie setzt die Beschleunigung mit Engagement in die Praxis um. Als nächstes sind die Linien 2, 3, 4 und 8 an der Reihe, die entsprechenden Anlagen werden zum größten Teil gerade umgebaut. Bleibt zu hoffen, daß sich die Investitionen für BVG und Fahrgäste im Endeffekt durch kräftige Fahrzeitgewinne und die daraus folgende Attraktivitätssteigerung auszahlen. Denn der finanzielle Einsatz rechnet sich nur dann für den Verkehrsbetrieb, wenn wirklich weniger Straßenbahnen mehr Fahrgäste befördern.

Völlig ungelöst bleibt allerdings die nicht weniger wichtige Beschleunigung der Straßenbahnen im Innenstadtbereich: die City Ost wurde in besagtem Vertrag komplett von Beschleunigungsmaßnahmen ausgeklammert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001792>.

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



Straßenbahn-Ampel vor der Haltestelle Alexanderplatz: Die Fußgänger haben grün, die Straßenbahn muß warten. Auch hier ist der Aufenthalt der Straßenbahn nicht nötig. (Foto: Frank Brunner)