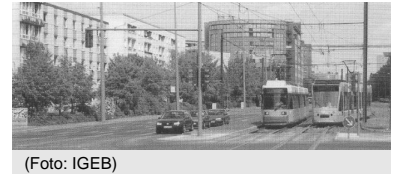


■ Berlin

Ein Combino in Berlin

aus SIGNAL 04/2001 (Juli-August 2001), Seite 10 (Artikel-Nr: 10002017)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr



(Foto: IGEB)

Die zwei verbreitetsten Konkurrenzmodelle der Straßenbahn-Niederflurtechnik ließen sich in Berlin im Mai 2001 im direkten Vergleich testen.

Dank der Initiative der Schweizer Botschaft begrüßte Basel Berlin mit seiner neuesten Straßenbahn.

Da ein Baseler Original aufgrund seiner kleineren Spurweite (Meterspur) nicht einsetzbar war, sprang ein Potsdamer Combino als verkleidetes »Basler Trämli" ein. Das zweite Mal übrigens, daß eine Potsdamer Tram in Berlin zu Gast war, denn bereits im Mai 1995 war ein frisch modernisierter Potsdamer Tatra im Rahmen einer Kunstaktion am Schlesischen Tor aufgestellt.

Man bedenke: andere Städte werben für sich, indem sie ihre Straßenbahnen nach Berlin schicken. Wann wird sich die selbsternannte »Autohauptstadt" Berlin in derartiger Weise zu »ihrer" Tram bekennen?

Die IGEB hat in der Vergangenheit schon mehrfach die gravierenden Mängel des in Berlin eingesetzten Typs Adtranz GT6N kritisiert. Nun konnten »normale" Fahrgäste in Berlin mit ihr fahren. Das kann zwar seit 1998 ein jeder machen, wenn er ins benachbarte Potsdam fährt. Aber in dieser direkten Form - Gleis an Gleis - war es bisher nicht möglich.

Die Berliner Wagen sind von der Konstruktion her die ältesten 100%-Niederflurwagen der Welt, der Combino von Siemens repräsentiert dagegen die neueste Generation. Hier wurden einige grundlegende Fehler des GT6N durch eine völlig andere Konzeption vermieden.

Bei einer Beurteilung sind für den Fahrgast vor allem die Punkte Einstieg, Sitzplätze, (Fahr-)Geräusch und Laufgüte wichtig.

Beim Einstieg liegt der Combino mit der größeren Anzahl Türen und Türspuren (daß heißt, es können gleichzeitig mehr Menschen die Türen passieren) vorn, aber die letzte und die erste Tür sind leider nur einspurig. Da aber gerade diese wegen der Lage der Haltestellenzugänge besonders intensiv benutzt werden, schneidet hier der GT6N etwas besser ab. Dagegen weist der Combino eindeutig die bessere Sitzqualität auf: es gibt mehr Sitzplätze und diese sind auch zu einem größeren Teil in Fahrtrichtung angeordnet. Im Gegensatz zum GT6N sind auch alle vorhandenen Sitze benutzbar und dazu mit mehr Fußraum ausgestattet. Beim Vergleich der Geräuschkulisse muß fairerweise beachtet werden, daß die Berliner Fahrzeuge schon etliche tausend Kilometer auf - oder besser: unter - den Radreifen haben, der Potsdamer »Basler" dagegen fast fabrikneu hier ankam. Wer sich allerdings in anderen Städten mit GT6 umgesehen hat, weiß, daß dieser Typ wesentlich leiser sein kann, nur Berlin kaufte Lärm. Fest steht, daß die in den Berliner GT6N verbauten Motoren und Getriebe zu den lautesten überhaupt gehören und der Berliner Straßenbahn mit ihrem kreissägenartigen Kreischen beim Anfahren und Bremsen schweren Image-Schaden

zugefügt haben. Dazu kommt noch das hohle Poltern und Klappern beim Befahren von Weichen und Gleiskreuzungen. Der Combino zeigt, wie Niederflurzüge mit Drehstrom-Antrieb auch fahren können: so leise, wie es einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel zusteht. Der Laufgüte-Vergleich beider Wagen endet unentschieden: der Combino läuft prinzipbedingt stabiler geradeaus, der GT6 weicher durch Kurven - dafür pendelt er bei der Kurveneinfahrt stärker.

Sicherlich war der GT6N zum Zeitpunkt der Erstbestellung der einzige marktreife durchgehende Niederflurtyp. Bei einer entsprechenden Festlegung in der Ausschreibung gab es folglich keine Alternative. Warum aber bei den zwischenzeitlichen Nachbestellungen nichts besseres gekauft wurde, wissen allein die Götter. Den Feinden der Straßenbahn in Berlin wurde mit diesem Fahrzeugtyp jedenfalls reichlich Munition geliefert - und zwar 150 Stück.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002017>.

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