

Berlin

Sparen durch Straßenbahn-Neubau: Alex II spart jährlich Millionen

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 9-12 (Artikel-Nr: 10002553)
IGEB Stadtverkehr

Die zweite Straßenbahn-Strecke zum Alexanderplatz muss gebaut werden. Sie verkürzt für tausende Fahrgäste die Fahrzeit, bringt der BVG somit mehr Fahrgäste und mehr Einnahmen und senkt zugleich die Betriebskosten der BVG. Ein wahres Wunderwerk. Und dennoch hat Verkehrssenator Peter Strieder diesen Neubau für unbestimmte Zeit auf's Abstellgleis geschoben.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kann nachweisen, dass die zurzeit gestoppte Neubaustrecke durch die Karl-Liebknecht- und Dircksenstraße nicht nur die Fahrgastzahlen (und damit die Einnahmen) erhöht, sondern darüber hinaus bei besserem Angebot auch Betriebskosten der BVG senkt - genau das, was in diesen Zeiten wichtig ist. Alle vorgebrachten Zwischenlösungen, die die Dircksenstraße nicht erreichen, haben auch nicht diesen Einsparungseffekt.

Derzeit weist das Straßenbahn-Netz in Berlin-Mitte folgende Defizite auf (siehe Tabelle 1): - Aus dem Bereich Pankow/Prenzlauer Allee / Langhansstraße ist der Alexanderplatz nur mit Umsteigen zu erreichen.

Alle über den Alexanderplatz fahrenden Bahnen müssen halbleer weiter bis zur Schleife am Hackeschen Markt fahren.

Das Angebot auf der Chaussee- und Friedrichstraße ist stark schwankend und nicht abgestimmt.

Für den Fall einer Betriebsstörung im Bereich Hackescher Markt ist immer zugleich der Alexanderplatz mit betroffen, denn es gibt keine weitere Wendemöglichkeit für die dort verkehrenden Bahnen.

Der Verkehrsstrom über den Alexanderplatz ist größer, als es die heute dort verkehrenden Linien verkraften. Wegen ungenügender Schaltung der Lichtsignalanlagen kann die BVG aber keine weiteren Linien zum Alex führen, wenn weiterhin nur die eine Strecke zur Verfügung steht.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB stellt daher fest, dass die zweite Straßenbahnstrecke zum Alexanderplatz zugleich mit der Gewinnung von Neukunden die oben beschriebenen Defizite im Bestandsnetz beseitigt. Neben einer Einnahmesteigerung der BVG erfolgt eine Ausgabensenkung!

Die notwendigen Maßnahmen im Einzelnen

Die Linie 1 wird auf den Abschnitt Alexanderplatz - Heinersdorf beschränkt (Einsparung bei verbessertem Angebot ganztags alle 15 Minuten). Als Ersatz für die Bedienung zum Kupfergraben wird ab Hackescher Markt die Linie 13 genutzt (kein Mehraufwand). Die dadurch verminderte Fahrtenhäufigkeit zur Endstelle Schwartzkopffstraße wird durch einen durchgehenden 10-Minuten-Takt auf der Linie 6 ausgeglichen (ebenfalls kein Mehraufwand). Als zweite Linie alle 15 Minuten auf der Prenzlauer Allee kann wahlweise eine Linie 11 oder 51 eingerichtet werden, die

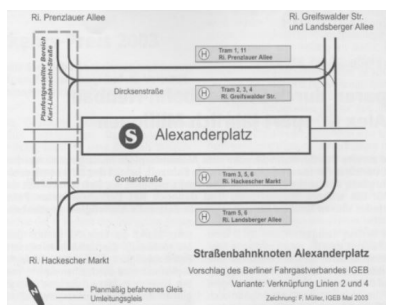


Dircksenstraße: Viel Platz für die zweite Straßenbahn zum Bahnhof Alexanderplatz. (Foto: Alexander Frenzel)

Tabelle 1: Heutiges Angebot auf der Prenzlauer Allee und der Innenstadt

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
1	15	6	20	5
1E	15	5	20	4
6+6E	10	15	20(10)	14
13	15	9	15	9
24	10	9	10	9
52	15	4	15	4
Gesamt		48		45

Tabelle 1



(Zeichnung: F. Müller, IGEB Mai 2003)

Tabelle 2: Variante Linie 11

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
1	15	4	15	4
1E	15	3	-	-
11	15	5	15	5
6	10	15	10	15
13	15	9	15	9
24	10	9	10	9
Gesamt		45		42

Tabelle 2

Tabelle 3: Variante Linie 51

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
1	15	4	15	4
1E	15	3	-	-
51	15	6	15	6
6	10	15	10	15
13	15	9	15	9
24	10	8	10	9
Gesamt		45		43

Tabelle 3



Nur Tore setzen auf Straßen statt Bahnen zum Zentrum der Stadt. (Foto: Alexander Frenzel)

Tabelle 4: Heutiges Angebot Alexanderplatz 1 (Verknüpfungslinien)

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
2	10	7	15	5
4	10	9	15	7
Gesamt		16		12
5	10	10	12,8	10
15	10	7	20	4
Gesamt		17		14

Tabelle 5: Variante Verknüpfung Linien 2 und 4

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
2	10	6	15	4
4	10	8	15	6
Gesamt		14		10

Tabelle 6: Variante Verknüpfung Linien 5 + 15

Linie	HVZ-Takt in Minuten	HVZ-Zuganzahl	NVZ-Takt in Minuten	NVZ-Zuganzahl
5	10	8	15	6
15	10	8	15	6
Gesamt		16		12

Tabellen 4 bis 6



Bilanz bleibt in beiden Fällen besser als der heutige Zustand (lediglich Separierung der heute schon verkehrenden E-Wagen zum Steinberg).

Die 11 kann endlich die lang vermisste direkte Verbindung von der Langhansstraße zum S-Bahn-Ring und ins Zentrum herstellen. Dafür entfällt die Linie 24, deren Ostteil die neue 11 übernimmt. Der Westteil der 24 geht in der Verlängerung und Verdichtung der Linie 52 auf, die zwischen Wedding und Nordend über Bahnhof Pankow alle zehn Minuten verkehrt. Dieses Szenario wird im folgenden Text als »Variante Linie 11" bezeichnet (siehe Tabelle 2).

Als Alternative zur Linie 11 bietet sich die Einrichtung einer neuen Linie 51 an, die wie die 11 auf der Prenzlauer Allee die heutigen Zusatzwagen ersetzt und über die Wisbyer Straße die Schönhauser Allee erreicht, um mittels einer neuen Kurve, die die BVG noch dieses Jahr baut, die Strecke der Linie 52 zu bedienen. Bei einem in Pankow und Nordend unveränderten Angebot alle 15 Minuten bleibt auch die Linie 24 unverändert erhalten. Dieses Szenario wird als »Variante Linie 51" bezeichnet.

So lassen sich Einsparungen erzielen, wenn in der Hauptverkehrszeit (HVZ) wegen des hohen Aufkommens auf einen 5-Minuten-Takt auf der Prenzlauer Allee verdichtet wird (Linie 1 E zum Steinberg, siehe Tabelle 3).

Geht die für das Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Konzeption von einem Betrieb mit Zweirichtungswagen und einer separaten Aufstellanlage in der Rathausstraße aus, so schlägt der Berliner Fahrgastverband vor, durch eine Block-Umfahrung des Bahnhofs zum Wenden der Züge eine weitere Verbilligung für die BVG zu erzielen. Dadurch können ca. 100 Meter Doppelgleis und mehrere Weichen gespart werden. Außerdem sinkt durch die dann mögliche Verwendung von Einrichtungswagen nicht nur der Dispositionsaufwand, weil alle Fahrzeuge auf allen Linien freizügig einsetzbar sind und die Zweirichtungswagen für notwendige Baustellenverkehre zur Verfügung stehen, sondern diese Wendemöglichkeit würde auch den anderen Linien auf der ersten Strecke über den Alexanderplatz im Havariefall als kurzfristig zur Verfügung stehende Umleitungsstrecke nützlich sein.

Die anderen oben aufgeführten Einsparpotenziale bleiben auch dabei selbstverständlich bestehen.

Die BVG kann aber noch mehr sparen, wenn auch ein zweiter Vorschlag der IGEB zur Gestaltung der Straßenbahn-Anlagen auf dem Alexanderplatz umgesetzt wird. Alle Fahrzeuge der Berliner Straßenbahn sind mittlerweile technisch in der Lage, bei der Ankunft an einer Endstelle auf Knopfdruck des Fahrers auf eine andere Linie überzugehen. So etwas bietet sich immer dann an, wenn sich mehrere Linien eine Endstelle teilen müssen und es bei einem großen Andrang von Zügen Kapazitätsprobleme geben würde, wenn alle eine lange Zeit bis zur nächsten Abfahrt »ihrer" Linie warten müssten. Nebenbei spart solch ein Vorgehen auch noch Wagen und Personal. Und genau diese Situation liegt am Alexanderplatz vor: Die Endstelle für die Linien aus der Prenzlauer Allee ist mit einem 5-Minuten-Takt dicht belegt, und bei einer Blockumfahrung des Bahnhofs würden sich auf dem gemeinsam mit den heute dort verkehrenden Linien genutzten Abschnitt noch kürzere Zugfolgen ergeben. Dem kann die BVG entgegen, wenn sie die Bahnen, die von der Prenzlauer Allee kommen, am Alex die Linie wechseln lässt und mit neuer Nummer weiter in die

Greifswalder Straße oder Landsberger Allee führt.

Neben den eben beschriebenen Einsparungen durch die Verknüpfung selbst kommt hier noch hinzu, dass die verknüpften »Altlinien" um den Abschnitt Alexanderplatz - Hackescher Markt entlastet würden, der ohnehin nicht diese Verkehrsdichte erfordert. Besonders die Kreuzung Spandauer/Karl-Liebknecht-Straße wird dadurch erheblich besser steuerbar.

Für eine solche Verknüpfung kommen also nur Linien in Frage, die nicht über den Hackeschen Markt hinaus fahren, also die 2, 3, 4 und 5. Es gibt auch hier wieder zwei Varianten (siehe Tabellen 4 bis 6), als Variante 2 + 4 und als 5 + 15 bezeichnet, die allerdings beide eine wichtige Voraussetzung erfüllen müssen: alle Abfahrten in die gleiche Richtung müssen von derselben Haltestelle erfolgen. Es ist den Umsteigern aus dem Bahnhof nicht zuzumuten, an zwei Seiten des Gebäudes gleichzeitig nachsehen zu müssen, wo der nächste Zug in ihre Richtung abfährt. Deshalb ist für die Gleisgestaltung das Prinzip wie in unserer Zeichnung unerlässlich; die vom Hackeschen Markt kommenden Bahnen sollen wahlweise in die Dircksen- und die Gontardstraße fahren können.

Insgesamt können durch die oben beschriebenen Maßnahmen fünf Straßenbahn-Züge weniger verwendet werden, um ein gesteigertes Verkehrsangebot zu erbringen.

Diese Bilanz ist Ausdruck der speziellen Situation am Alexanderplatz, die die einmalige Kombination einer Angebotsverbesserung und einer Kosteneinsparung bei der Berliner Straßenbahn möglich macht.

Sie nicht zu nutzen hieße, auf Jahre hinweg Millionen Euro zu verschenken; zweitens den Berliner Fahrgästen eine zeitgemäße Anbindung des Bahnhofes Alexanderplatz ohne Grund zu verwehren und drittens...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002553>.

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