

■ Schienenverkehrswochen 2013

»Wer Visionen hat, soll bitte zum Senat gehen!«

aus SIGNAL 06/2013 (Dezember 2013/Januar 2014), Seite 17 (Artikel-Nr. 10003215)
IGEB Stadtverkehr

Straßenbahn-Sprechtage mit großer Themenvielfalt

Außerordentlich gut besucht war am 30. September der Sprechtag für Straßenbahn-Fahrgäste im Rahmen der Schienenverkehrs-Wochen 2013. Das beweist, dass dieses Verkehrsmittel von den Nutzern geschätzt wird und Interesse weckt.

Leider kontrastiert das etwas mit der Haltung der bei der BVG für die Straßenbahn Verantwortlichen, die das bestehende System zwar verwalten und in Schuss halten, sich aber ansonsten jeglicher Visionen und Pläne enthalten. Vom Publikum häufig gestellte Fragen nach neuen Strecken wurden stereotyp mit »Das entscheiden wir nicht!«, »Dafür ist der Senat zuständig!«, »Wir fahren nur, was bestellt (und bezahlt) wird!« beantwortet, was schlicht enttäuschend ist. Auch wenn es natürlich stimmt, dass der Senat Herr über Infrastruktur, Stilllegungs- und Ausbaupläne bei der Straßenbahn ist, so könnte doch der Unternehmensbereich unter Leitung von Klaus-Dietrich Matschke im eigenen Interesse deutlich mehr Lobbyarbeit für Netzausbau und Leistungssteigerung des Systems betreiben. Auch spricht nichts dagegen, realistische Pläne in der Schublade zu haben, mit denen man immer wieder bei Senat und Bezirken hausieren gehen könnte. Bremsende Gegner der Straßenbahn gibt es in den Verwaltungen und in der Landespolitik schließlich genug.

Wenigstens gibt es bei den Maßnahmen zur Erhaltung des Betriebsbestandes Erfreuliches zu vermelden. So läuft die Beschaffung der Züge vom Typ Flexity jetzt sehr kontinuierlich: Alle zwei Wochen erreicht Berlin ein neuer Zweirichtungs-Flexity für den Fahrgasteinsatz, zuerst in der kurzen Version, ab Dezember 2013 sind es lange Flexitys F8Z. Da ein Auftrag zur Beschaffung zeitgemäßer Ticketautomaten durch die BVG erst jetzt ausgelöst werden konnte, erhalten auch die modernsten Züge des Unternehmens vorerst die Uraltgeräte aus den frühen 1990ern mit allen Defiziten dieser Generation.

Am Ende des Beschaffungsprogramms wird die Berliner Straßenbahn über 142 neue Flexitys und 150 mindestens fünfzehn Jahre alte GT6N verfügen, von denen ein Teil einem Modernisierungsprogramm (zu GT6U) unterzogen werden soll. Einsatzgebiete der verschiedenen Flexity-Baureihen werden vorwiegend die Metrolinien sein. Für den Rest des Netzes - und hier ist insbesondere Köpenick betroffen - bleibt es bis zur Beschaffung eines Flexity-Nachfolgers bei den GT6N. Das lässt sich vor allem mit den Fahrgastzahlen begründen, bedeutet aber eingeschränkten Komfort auf dem Niveau der frühen 1990er.

Die BVG hofft, bereits ab 2016 auf die Tatra weitgehend verzichten zu können. Das und die beabsichtigte Aufgabe von GT6-Doppeltraktionen (zurzeit gelegentlich auf der M 4 und planmäßig auf der M 6) dürfte allerdings angesichts der berlinweit steigenden Fahrgastzahlen zu heftigen Protesten auf den betroffenen Linien führen. Es ist klar, dass 40 m lange Flexitys 55 m lange GT6-Doppel nicht ersetzen können.

Im Bestandsnetz stehen 2014 weitere umfangreiche Bauarbeiten im Zuge der



Die GT6-Doppeltraktionen, wie hier auf der M 6 am S-Bahnhof Marzahn, stellen eine für Berlin geeignete Fahrzeuggröße mit angemessener Fahrgastkapazität dar. Doch diese sinnvolle Traktion verbaut man sich an immer mehr Haltestellen durch verkürzte Bahnsteige. Dabei wären GT6-Doppeltraktionen auf vielen Metrolinien mehr als nötig. (Foto: Holger Mertens)

Osttangente (M 17), am Mollknoten und in Lichtenberg an. Auf der 68 ist im November der Bau der neuen Haltestelle »Bammelecke« geplant, was vor allem dem starken Ausflugsverkehr entlang des Dahmeufers zugute kommen wird. Ebenfalls für 2014 ist jetzt der Bau einer Wendemöglichkeit für Züge am Freizeit- und Erholungszentrum in Köpenick vorgesehen, um den Studenten- und Veranstaltungsverkehr in diesem Bereich besser in den Griff zu bekommen (mehr dazu auf Seite 21).

Erhebliche Probleme bereiten der BVG nach wie vor die Fahrgastinformationen bei Baumaßnahmen und Umleitungen. Während sie weiterhin viel Mühe darauf verschwendet, die tatsächlichen Fahrtziele ihrer Züge zu verschleiern (Doktrin der »buchfahrplanmäßigen Beschilderung«), bleiben die sonstigen Fahrgastinformationen häufig missverständlich und unvollständig. Und so werden dann teure DAISY-Anzeiger entlang von Baustrecken nicht zur Information der Fahrgäste genutzt, sondern wochenlang einfach abgeschaltet, werden Fahrgäste ohne vorherige Warnung - was idealerweise durch die Anzeige veränderter Linienziele an den Zügen erfolgen könnte - mit ebenso knappen wie sinnfreien Ansagen (»Achtung: abzweigende Linienführung«) aus den Zügen hinauskomplementiert, werden bei neuen Bauphasen entlang gesperrter Strecken keine aktualisierten Informationen ausgehängt, werden mit undurchsichtigen Informationen überfrachtete Aushänge angebracht usw.

Immerhin plant die BVG, bei Umbauten von Haltestellen die Anforderungen fahrgastfreundlicher Gestaltung umzusetzen und sinnvolle Modernisierungen vorzunehmen: So ist an der Prenzlauer Promenade/Am Steinberg eine gemeinsame Bus-/Straßenbahnhaltestelle vorgesehen, was den Anschlüssen im Spätverkehr zugute kommt.

Auch am S-Bahnhof Landsberger Allee ist für 2014 eine Modernisierung der Haltestellen geplant, wobei der direkte Übergang zum S-Bahnsteig vom Eigentum des Landes in das der BVG übergehen soll. Leider sieht die Planung gerade an diesem stark genutzten Umsteigepunkt die Entwertung der Funktion Doppelhaltestelle vor, indem der Bahnsteig der Straßenbahn auf 80 Meter Länge gekürzt werden soll. Damit ist zwar weiterhin das gleichzeitige Halten von zwei langen Flexitys und zwei KT4-Doppeltraktionen, aber nicht von zwei je 55 m langen GT6-Doppeltraktionen möglich. Angesichts einer seit Jahren wachsenden Fahrgastzahl gerade bei den dort verkehrenden Metrolinien M 5, M 6 und M 8 stellt der künftige Ausschluss der längsten möglichen Züge einen Schildbürgerstreich dar!

Keine Fortschritte gibt es bei der Beschleunigung des Straßenbahnbetriebes in Berlin zu vermelden, was Straßenbahn-Direktor Klaus-Dietrich Matschke zu erfreulich deutlichen Worten veranlasste. Immerhin verfügt die BVG jetzt über Messtechnik in den Zügen (FADApplus), mit der die Verzögerungen sekundengenau dokumentiert und dem Senat berichtet werden können. Ob die (Senats-) Verwaltung daraus allerdings irgendwelche Lehren ziehen wird, bleibt abzuwarten. (mg)

Die Folien des Vortrags gibt es unter www.igeb.org/svw-vortraege.html

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003215>.

