

■ Nahverkehr

Berliner Straßenbahnen sehen «Rot»

aus SIGNAL 05/1994 (Juli 1994), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10003304)
IGEB

Immer gravierender werden die Behinderungen der Berliner Straßenbahnen durch bewußte Benachteiligung an den ampelgeregelten Kreuzungen: Während in anderen Städten die Tram an den Ampeln Vorrang hat, müssen die Berliner Straßenbahnen z.T. minutenlang an den Ampeln warten, bis sie endlich »Grün« erhalten. Nach dem in SIGNAL 4/94 gezeigten Beispiel einer »Tram-Schikane-Schaltung« am Pastor-Niemöller-Platz werden nachfolgend die Auswirkungen der Berliner Anti-Straßenbahn-Politik für eine ganze Linie verdeutlicht.

Beispielhaft hat der Berliner Fahrgastverband IGEB die Tram-Linie 4 (Hackescher Markt - Hohenschönhausen, Falkenberg) untersucht. Diese Linie könnte eigentlich eine "Rennstrecke" sein, da sie fast vollständig auf eigener Trasse verkehrt und damit ungehindert vom Autostau fahren kann. Stattdessen aber fahren die Züge mit immer mehr Verspätung, weil durch die in den letzten Monaten installierten Ampeln bzw. durch neue Ampelprogramme die Züge mehr stehen als fahren.

Und das sind die schlimmsten der insgesamt 26 Ampeln entlang der Linie 4 (betroffen sind natürlich auch immer die Züge der anderen Tramlinien, die abschnittsweise denselben Streckenteil nutzen): - **Greifswalder Straße/Thomas-Mann-Straße**

(Linien 2, 3, 4)

Bis zu 1 1/2 Minuten müssen die Züge hier auf das "Grün" warten, obwohl die Ampel über eine Anforderungsschaltung verfügt.

Berliner Allee/Smetanastraße

(Linien 2,3,4, 13,23)

Hier wurde der vorhandene Fahrleitungskontakt außer Betrieb genommen - das Ergebnis: Die durchschnittliche Wartezeit beträgt über 1 Minute, und bei dichterem Zugfolge im Berufsverkehr stauen sich die Züge, so daß bis zu 3 Minuten bis zum Passieren der Kreuzung vergehen.

Prerower Platz

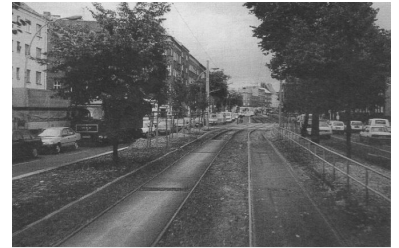
(Linien 3, 4, 5, 13, 15,26)

Schon im "Normalfall" können hier für die Tram Wartezeiten von bis zu 2 Minuten entstehen. Seit einiger Zeit ist das Ampelprogramm jedoch so umgestellt worden, daß sich die zahlreichen hier verkehrenden Züge gegenseitig behindern müssen, weil nur noch ein Zug die Kreuzung passieren darf. Die Folge: Nicht nur im Berufsverkehr entstehen regelrechte Straßenbahn-Konvois, die auf "Grün" warten.

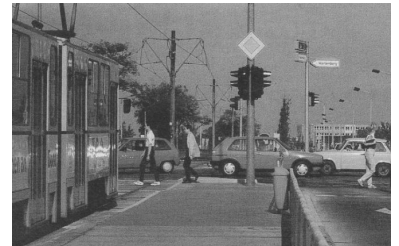
Falkenberger Chaussee/Prendener Straße

(Linien 4, 15)

An dieser Kreuzung wurde erst vor wenigen Wochen die neu gebaute Ampel in Betrieb genommen. Konnte die Tram früher die Kreuzung ohne Zeitverlust passieren, so muß sie trotz modernster Ampeltechnik jetzt bis zu 1 1/2 Minuten auf ihr "Grün" warten.



Sie könnte eigentlich ein «Renner» sein: Die Tram-Linie 4 fährt fast überwiegend auf eigener Trasse am Autostau vorbei. Aber an den Ampeln läßt der Senat die Züge stehen, damit der Autoverkehr rollt. (Foto: Frank Brunner)



Die neue Ampel an der Kreuzung Prendener Straße Ecke Falkenberger Chaussee. Wartezeiten (für die Tram!) von bis 90 Sekunden sind hier üblich. (Foto: I. Schmidt)

Fazit: Fast 30% der Gesamtfahrzeit warten die Züge allein vor roten Ampeln! (Dabei sind die zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste nötigen Zeiten bereits abgezogen).

Die Beispiele der Ampeln entlang der Linie 4 stehen stellvertretend für die ganz überwiegende Mehrzahl der insgesamt 150 Ampeln entlang der Berliner Straßenbahnstrecken.

Die BVG muß deshalb immer mehr Züge und Personal einsetzen, um die verlängerten Fahrzeiten "aufzufangen". Aufgrund der rücksichtslosen ÖPNV-Sparpolitik des Berliner Senats bleibt der BVG aber gar keine andere Wahl, als die Fahrgäste für diese Verkehrspolitik zu bestrafen: Denn die Fahrgäste müssen nicht nur immer längere Fahrzeiten hinnehmen, sondern als Folge der längeren Fahrzeiten und die dadurch notwendigen zusätzlichen Fahrzeugumläufe werden - wie auch beim letzten Fahrplanwechsel - die Taktfolgen ausgedünnt und die Betriebszeiten verkürzt.

Für diese skandalöse Todesspirale trägt allein der Berliner Senat die Verantwortung, denn in den meisten Fällen liegt die Ursache für die Tram-Behinderung nicht etwa an einer veralteten Technik - im Gegenteil: Die neu installierten Ampeln verfügen über die notwendige technische Ausrüstung, um der Tram eine ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen. Aber statt auf "Vorrang" werden sie - wie bereits im [letzten SIGNAL](#) erläutert - lediglich auf "Anforderung" programmiert.

Dieser kleine Unterschied hat gravierende Folgen: Damit die Tram im Ampelumlauf überhaupt einmal berücksichtigt wird, fordert sie bei Erreichen der Ampel eine Grünphase an. Und bis zum Erscheinen dieser Grünphase vergehen dann mitunter Minuten. Nur wenn diese Grünphase für die Tram sofort im Ampelumlauf berücksichtigt werden würde, könnte man von einer "Vorrangschaltung" reden, so wie sie z.B. in Stuttgart existiert: Dort beträgt der Anteil der Wartezeiten an Ampeln nur noch max. 5% der Gesamtfahrzeit!

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert deshalb Verkehrsstaatssekretär Ingo Schmitt und seinen Senator Herwig Haase auf, ihre Sabotage-Politik gegen die Tram sofort zu stoppen und endlich der Tram den Vorrang einzuräumen, den sie woanders schon längst hat: Bei Zugrundelegung des "Stuttgarter Standards" könnte z.B. die Strecke der Tram-Linie 4 statt in bisher 40 Minuten dann in weniger als 30 Minuten zurückgelegt werden. Die eingesparten Züge sollten zugunsten einer Taktverdichtung eingesetzt werden, wodurch ein doppelt positiver Effekt für die Fahrgäste (Fahrzeitverkürzung + dichter Takt) auftreten würde, der auch in Berlin zu deutlich höheren Fahrgastzahlen und zu einer Verringerung des Zuschußbedarfs der BVG führen würde.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003304>.

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