

■ Nahverkehr

Niederflur-Tram Im Schrittempo und auf hohem Preisniveau

aus SIGNAL 07/1994 (September 1994), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10003333)
IGEB

Am letzten August-Wochenende wurden die neuen sechssachsigen Niederflur-Straßenbahnfahrzeuge für Berlin der Öffentlichkeit präsentiert.

Ursprünglich für Frühling geplant, wurden die ersten vier Niederflurzüge von AEG Hennigsdorf Ende August an die BVG ausgeliefert. Da das "Präsentationswochenende" schon vorbereitet war, mußte die BVG mit den gerade ausgelieferten Zügen den Sprung ins kalte Wasser wagen. Positiv zu werten ist die Art und Weise der Präsentation. Ein kleines Straßenfest an der Eberswalder Straße, Infobroschüren über die neuen Züge und die Berliner Straßenbahn allgemein sowie ein ganzes Wochenende Freifahrt waren die Rahmenbedingungen, mit denen die neue Berliner Straßenbahn-Ära eingeläutet wurde. Die Fahrgäste auf der modernisierten Vorzeige-Strecke der Linie 20 mußten dann jedoch zur Kenntnis nehmen, daß auch moderne Züge nicht schneller vorankommen als die alten, wenn Politiker das nicht wollen. Nur an fünf von ca. 20 Ampeln hat die Tram Vorrang. Und auf dem südlichen, noch nicht sanierten Streckenabschnitt der Linie 20 mußte z.T. Schrittempo gefahren werden. Dies hat auch Verkehrssenator Haase bei der Eröffnungsfahrt festgestellt und deshalb bei seiner Rede anlässlich der Eröffnung der 11. Schienenverkehrs-Wochen seine Unzufriedenheit über diese Tatsache geäußert.

Nach diesem geglückten Präsentationswochenende blieben die Züge aber erstmal im Depot. Sie mußten durchgesehen werden und sollten dann zunächst vor allem für die Fahrerschulung eingesetzt werden. Aber leider wiederholte sich, was schon am ersten Einsatztag passierte: Mehrfach entgleisten die Züge auf der Zufahrtsstrecke zum Betriebshof Marzahn, was den dringenden Sanierungsbedarf bei vielen Straßenbahngleisen verdeutlicht. Ob, wie befürchtet wird, auch konstruktive Mängel an den neuen Zügen vorliegen, wollen BVG und AEG kurzfristig klären.

Von den Fahrgästen wurden die neuen Züge schon allein wegen ihrer komfortablen Einstiegsverhältnisse und den im Vergleich zu Reko- und Tatra-Zügen besseren Fahreigenschaften positiv aufgenommen. Ein Urteil aber kann erst nach dem Eignungstest im normalen Fahrgastbetrieb erfolgen. Bis Ende 1995 sollen die insgesamt 60 Züge der bestellten 1. Serie ausgeliefert werden. Aber vor Bestellung einer zweiten, vertraglich bereits optierten Serie sind schon jetzt einige Anmerkungen notwendig.

Während der ebenfalls dreiteilige Bremer Prototyp des GT6N immerhin 67 Sitzplätze aufweist (das vierteilige Serienfahrzeug hat 85 Sitzplätze), hat die Berliner Variante nur noch 58 Sitzplätze. Davon fallen vier bei Benutzung der Rollstuhl- bzw. Kinderwagenplätze auch noch weg, und die volle Besetzung der "4er-Abteile" über den Radkästen ist wohl nur bis Schuhgröße 37 möglich!

Und auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten muß über das Berliner Fahrzeug diskutiert werden: Weil Städte wie Bochum und Erfurt Düwegag-Zwei(!) richtungsfahrzeuge mit deutlich höherer Sitzplatzkapazität (bis zu 72!) für erheblich



(Foto: Ivo Köhler)



Regen Zuspruch hatten die Neubaufahrzeuge am ersten Einsatztag, hier an der Haltestelle in der Eberswalder Straße, wo die Fahrgäste allerdings nach wie vor ungeschützt auf die Fahrbahn aussteigen müssen. Unten: Endlich können auch in Berlin Rollstuhlfahrer mit der Straßenbahn fahren. Ob jedoch der technisch aufwendige und zumindest bei den Niederflurbussen sehr reparaturanfällige Lift eine geeignete Lösung dafür ist, muß die Praxis erst noch zeigen. (Foto: Ivo Köhler)



Eine Fahrzeug-Alternative für Berlin. Sie bieten zwar nur 70% Niederfluranteil, sind dafür aber pro Sitzplatz fast 50% (!) preiswerter, die ebenfalls 2,3 m breiten Zwei(!)richtungsfahrzeuge für Erfurt. (Foto: Matthias Horth)

weniger Geld anschafften und Bremen die pro Sitzplatz gerechnet sehr viel günstigere, viertelteilige Variante des AEG-Fahrzeugs bauen ließ, wird eines deutlich: Berlin leistet sich (mal wieder) die unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten teuerste Lösung. Trotz Großserie hat Berlin bei Anschaffungskosten von ca. 3,5 Mio DM pro Zug mit einem Preis je Sitzplatz von über 60.000 DM die Nase weit "vorn". Zum Vergleich: Die von Erfurt angeschafften (und wegen identischer Außenabmessungen auch in Berlin einsetzbaren Zweirichtungswagen) kommen auf einen "Sitzplatz-Preis" von ca. 42.000 DM!

Aber unabhängig davon, wie teuer die vertraglich optierte und dringend benötigte 2. Serie mit weiteren 60 Fahrzeugen nun tatsächlich wird: Der Berliner Senat weigert sich, der BVG die nötigen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen und drängt die BVG in eine verhängnisvolle Verschuldungsspirale. Dies lehnt das für Finanzen zuständige BVG-Vorstandsmitglied Joachim Niklas jedoch aus naheliegenden Gründen ab. Die Zukunft der Berliner Tram ist also trotz aller offiziellen Bekundungen weiterhin ungewiß...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003333>.

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