

■ Nahverkehr

Getrübte Freude Straßenbahnverlängerung im Wedding wird durch BVG-Fehlentscheidungen überschattet

aus SIGNAL 09-10/1997 (Januar 1998), Seite 20-22 (Artikel-Nr: 10003664)
IGEB

Am 25. Oktober 1997 wurde nach zweijähriger Bauzeit die Straßenbahnverlängerung zwischen Louise-Schroeder-Platz und Virchow-Klinikum in Betrieb genommen, die von den Linien 23 und 24 befahren wird. Es gab gute Gründe, diesen zweiten Straßenbahn-Neubauabschnitt im Westteil Berlins zu feiern. Aber es gibt leider auch viele Gründe, das Ergebnis jetzt noch einmal kritisch unter die Lupe zunehmen.

Berlins Bau- und Verkehrssenator Jürgen Klemann sprach in einem Interview mit dem Tagesspiegel vom 24. Oktober von einer kurzen Bauzeit. Dieses Eigenlob relativiert sich vordem Hintergrund, daß eigentlich schon 1995 der gesamte Neubauabschnitt von Björnsonstraße bis Virchow-Klinikum in Betrieb genommen werden sollte und daß die ersten Planungen für eine Straßenbahnverlängerung in den Wedding sogar aus der Zeit unmittelbar nach dem Mauerfall stammen.

Ein Blick auf den Stadtplan erlaubt darüber hinaus die Frage, wieso die neue Straßenbahnstrecke völlig unvermittelt vor der Stadtautobahn aufhört. Nach den Senatsplänen ist auch langfristig hier nicht einmal eine Verlängerung bis zum (zukünftigen) S-Bf Beusselstraße geplant. An dieser Stelle klafft zwischen der S-Bahn und der Straßenbahn eine unnötige Lücke, die somit auch nach der Vollendung des S-Bahn-Nordrings durch eine Buslinie geschlossen werden muß.

Der insgesamt 5,4 Kilometer lange Neubauabschnitt zwischen Björnsonstraße und Virchow-Klinikum kostete fast 100 Millionen DM. Das ist fast doppelt soviel wie in anderen deutschen Städten üblich, wo man sonst mit 10 bis 12 Millionen DM pro Kilometer kalkuliert.

Die Straßenbahnstrecke hat auch in ihrem Verlängerungsteil einen eigenen (Rasen-)Gleiskörper. Dadurch und angesichts der zwar längst nicht perfekten, aber für Berliner Verhältnisse einzigartigen Vorrangschaltung an den Ampeln müßten die Vorzüge der Straßenbahn auch den neben der Trasse häufig im Stau stehenden Autofahrern deutlich werden.

Die Haltestellen sind nach dem in Berlin üblichen Standard gestaltet, allerdings sind vor allem die stark frequentierten Haltestellen wie z.B. am U-Bf Seestraße etwas schmal geraten. Standard in Berlin heißt aber auch, daß hier wieder wahre Gitterorgien gefeiert wurden, u.a. zur Verhinderung eines zweiten Zuganges zu den Bahnsteigen.

Längere Strecke, mehr Fahrgäste, aber weniger Plätze

Als unhaltbar erwies sich die Entscheidung der BVG, trotz eines durch die Streckenverlängerung vorhersehbaren Fahrgastzuwachses das Platzangebot im Abschnitt Bornholmer Straße - Osloer Straße drastisch zu reduzieren. Nicht nur, daß



(Foto: Frank Nebendahl)



Straßenbahn-Haltestelle Virchow-Klinikum drei Monate vor der Streckeneröffnung. So schnell kann Straßenbahnbau gehen - wenn man nur will (Foto: Marc Heller)



Am Eröffnungstag fand schon mal eine Probefahrt (leider noch mit fehlerhafter Liniennummer) der dringend erforderlichen Linie 52 Richtung Pankow-Niederschönhausen statt. (Foto: Frank Brunner)

Straßenbahnnetz

1997

Stand 1. Juni 1997

Eröffnung im Oktober
Dann bis zum Virchow-Klinikum

BVG

Titelseite der BVG-Straßenbahnnetzspinne. Noch im Juni warb die BVG mit der Verlängerung von drei Straßenbahnlinien bis zum Virchow-Klinikum. Dann rechnete die BVG nach und kam offensichtlich zu dem Ergebnis, daß man so viele Fahrgäste gar nicht befördern möchte...



die bisher parallel zur Straßenbahnstrecke verkehrende Buslinie X 26 eingestellt wurde (immerhin auch ca. 150 gut ausgelastete Plätze alle 10 Minuten); gleichzeitig wurde auch noch durch Einsatz von GT6-Niederflurzügen (statt bisher KT4D in Doppeltraktion) auf der Linie 23 das Platzangebot zusätzlich reduziert. Und schließlich unterblieb als Folge der reduzierten Senatszuschüsse die noch auf den Schienenverkehrs-Wochen 1997 von der BVG angekündigte Verlängerung der Linie 52 bis zum Virchow-Klinikum. Im Ergebnis führte dies zu einer Reduzierung der Platzkapazität um ca. ein Drittel!

Folglich gab es in den ersten Wochen völlig überfüllte Züge, sehr lange Haltestellenaufenthaltszeiten, und beinahe regelmäßig mußten Fahrgäste Zurückbleiben. Den meisten Ärger gab es im morgendlichen Berufsverkehr, als durch die besonders verspätungsanfällige Linie 23 immer wieder Unregelmäßigkeiten auftraten: Die ohnehin schon aus allen Nähten platzenden Züge bekamen durch überlange Haltestellenaufenthaltszeiten immer noch weitere Verspätungen, und somit entstanden insbesondere auf dem Neubauabschnitt gravierende Angebotslücken.

Als Reaktion auf diese zeitweise chaotischen Zustände setzt die BVG nun zwischen Björnsonstraße und Virchow-Klinikum zusätzliche Verstärkerzüge im 10-Minuten-Takt ein. Dazu werden wegen der Endstellen-Situation fünf (!) zusätzliche Züge benötigt. Außerhalb des Berufsverkehrs sind zumeist zwei Reservezüge im Einsatz, um allzu große Taktlücken im Wedding zu schließen.

Verlängerung der Linie 52 ist sinnvoll

Die logische Schlußfolgerung aus diesem völlig unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz der Verstärkerzüge kann zukünftig nur die Verlängerung der Linie 52 bis zum Virchow-Klinikum sein. Würde man die derzeit fünf Berufsverkehrs-Verstärkerzüge in den Fahrplan der Linie 52 einbauen, könnte man diese Linie sogar auf ganzer Länge im 10-Minuten-Takt betreiben und hätte eine nicht stauanfällige Direktverbindung zwischen Wedding und Pankow sowie eine Verknüpfung der Straßenbahn-Neubaustrecke mit der U2 ermöglicht.

Einen anderen Fehler hat die BVG drei Wochen nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke wenigstens ausgebügelt: Weil man auch im Südabschnitt der Linie 23 die durch den Einsatz der kleineren GT6N-Züge hervorgerufenen Kapazitätsprobleme nicht in den Griff bekam, werden seitdem wieder KT4D in Doppeltraktion eingesetzt. Im Spätverkehr wechseln dann die GT6N der Linie 24 auf die 23, so daß immer Niederflurfahrzeuge auf dem Neubauabschnitt im Einsatz sind.

Der am zu hohen Fahrgastaufkommen gescheiterte Einsatz der GT6N erhellte (wenn auch ungewollt) die Problematik der Beschaffungspolitik der BVG. Im Betriebsalltag ist ein GT6N in Einfachtraktion mit ca. 150 Plätzen eben kein voller Ersatz für einen KT4D in Doppeltraktion mit ca. 200 Plätzen. Nachdem diese Züge nicht mehr im Tagesverkehr auf der Linie 23 eingesetzt werden können, läuft nun übrigens ein neuer Versuch mit den Fahrgästen der Linie 6. Auch hier soll ein GT6N nun einen KT4D in Doppeltraktion ersetzen. Das Ergebnis sind auch hier im Berufsverkehr völlig überfüllte Züge.

Es ist unfassbar, daß man seitens der BVG aufgrund der vorgenommenen drastischen

Platzreduzierungen offenbar darauf gesetzt hat, daß mit der Weddingener Streckenverlängerung weniger Fahrgäste als vorher diesen Abschnitt befahren. Und dies vor dem Hintergrund, daß von der "West-" Berliner Vorzeige- und Teststrecke zweifellos Signalwirkung für den weiteren Streckenausbau der Berliner Straßenbahn ausgehen wird. In den ersten Betriebswochen hat man durch völlig überfüllte Züge und unregelmäßigen Betrieb jedenfalls mehr Leute verärgert als neue Anhänger der Straßenbahn gewonnen. Absicht oder Dummheit?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003664>.

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