

■ Stadtverkehr

BVG kann weitere Straßenbahnfahrzeuge bestellen - und benötigt noch mehr

aus SIGNAL 02/2016 (Mai 2016), Seite 17 (Artikel-Nr: 10003946)
IGEB Stadtverkehr

Trotz Ausfällen durch Fahrermangel und schlechter Organisation bei Baustellen: Immer mehr Berliner und Gäste dieser Stadt fahren mit der Straßenbahn. Da auch in Zukunft mit wachsenden Fahrgastzahlen zu rechnen ist, hat der Senat der BVG Ende 2015 grünes Licht für den Kauf weiterer Flexity-Bahnen sowie für die Umwandlung schon bestellter, aber noch nicht gelieferter Züge in eine größere Version gegeben.

Die Erneuerung des Straßenbahnfuhrparks wird fortgesetzt. Im Dezember 2015 konnte die BVG eine weitere Option für die Flexity-Beschaffung einlösen und änderte abermals die Aufteilung der bereits gezogenen Lose. Damit sind nun 189 Fahrzeuge aus dem Rahmenvertrag für 210 Straßenbahnen abgerufen.

Erfreulich ist auch, dass der wachsenden Stadt nun deutlicher Rechnung getragen wird, denn in der 30-Meter-Kategorie sind mit 150 GT6 und 34 Flexity bereits ausreichend Fahrzeuge vorhanden. Die eigentlich noch geplanten 20 kurzen Flexitys sollen deshalb nun in der 40-Meter-Variante geliefert werden, so dass die BVG zusammen mit der Aufstockung um 47 Fahrzeuge 155 lange Flexitys bekommt.

Zur Senkung der Investitionskosten überlegt der Senat allerdings, einen Teil davon als Einrichtungsfahrzeuge zu beschaffen. Daran hängt jedoch eine weit grundlegendere Entscheidung - nämlich die, wie das Berliner Straßenbahnnetz künftig weiterentwickelt werden soll. Mit den bisher angeschafften Fahrzeugen ist klar, dass es auch in den nächsten gut 30 Jahren noch Einsatzgebiete für Einrichtungszüge geben muss. Das ist auch kein Problem, da der größte Teil des Netzes bisher genau darauf ausgelegt ist.

Andererseits wurden die Möglichkeiten der Zweirichtungsfahrzeuge bisher eher zaghaft genutzt. Gleiswechsel haben im Netz noch Seltenheitswert und sind nur eingeschränkt nutzbar. Mittelbahnsteige wurden zwar nachträglich errichtet - allerdings ausgerechnet dort, wo bei Umleitungen auch Einrichtungsfahrzeuge langfahren.

Deshalb sind klare Entscheidungen notwendig, welche Linien künftig mit Ein- und welche mit Zweirichtungsfahrzeugen bedient werden sollen, so dass die Infrastruktur entsprechend weiterentwickelt werden kann. Fehler, wie der zu früh erfolgte Abbau der rechtsseitigen Bahnsteige am Frankfurter Tor, dürfen sich nicht wiederholen. Die M 13 muss nun schnellstmöglich auf Zweirichtungsfahrzeuge umgestellt werden, damit sie bei Umleitungen über Bersarinplatz auch wieder am Frankfurter Tor halten kann.

Da die nächsten Netzerweiterungen schon in Planung sind, wird auch die aktuelle Nachbestellung nicht ausreichen, um bei der gleichzeitigen Verkehrszunahme im Bestandsnetz die Tatrawagen abzulösen. Deshalb muss der BVG ermöglicht werden, auch noch die letzte Option über 21 Fahrzeuge zu ziehen und damit den



Die neuen 40-Meter-Flexity (links) lösen die ebenfalls 40 Meter langen Tatra-Doppeltraktionen (mitte) ab. Der Solo-GT6 (rechts) ist mit 30 Metern für viele Linien zu klein. Als 60-Meter-Doppeltraktion bietet er aber die richtige Größe für die M 4 und M 6. (Foto: Tom Gerlich)

Bestellung im Jahre	Einrichter (kurz)	Zweirichter (kurz)	Einrichter (lang)	Zweirichter (lang)	Abrufsumme	Bemerkung
2006	1	1	1	1	4	Vorserie
2009	24	35	40	0	99	1. Abruf
2011	-4	0	-16	20	0	Bestelländerung
2012	-20	18	14	27	39	2. Abruf & Änderung
2013	-1	0	1	0	0	Umbau
2015	0	-20	0	67	47	3. Abruf & Änderung
gesamt	0	34	40	115	189	
Bestand April 2016	0	34	33+	48	115+	+ weitere lange Einrichter in Auslieferung

Variable Flexity-Bestellung: Negative Zahlen zeigen die Änderung eines Bestellloses an. 2013 wurde der kurze Einrichter 3001 zum langen Einrichter 8026 umgebaut. Etwa alle 2 Wochen wird derzeit (April 2016) ein langer Einrichter ausgeliefert. 21 Fahrzeuge können noch aus dem Rahmenvertrag abgerufen werden (Darstellung: IGEB; Daten nach Angaben der BVG)

Rahmenvertrag über 210 Straßenbahnfahrzeuge vollständig auszuschöpfen.

Noch vor dem Abruf der letzten Flexity-Optionen macht sich die BVG (richtigerweise) bereits Gedanken über die Nachfolgeneration, die ab etwa 2025 die dann 30-jährigen GT6 ablösen könnte. Hierfür sind verschiedene Szenarien denkbar. Beispielsweise wären im Raster von KT4D und GT6 mit je 9 Metern Länge pro Wagenteil Zwei-, Vier- und Sechsteiler mit 18, 36 und 54 Metern Länge möglich. Durch die notwendige Kuppelbarkeit lassen sich auch Vier- und Zweiteiler bedarfsgerecht zu Zugverbänden von 54 Metern zusammenstellen, wie es heute mit den GT6-Doppeltraktionen bereits möglich ist. Auch eine Doppeltraktion aus 36-Meter-Zügen wäre mit 72 Metern Länge noch unter der zulässigen Höchstgrenze von 75 Metern zukunftsfähig. Eine Option, die auf der M 4 notwendig werden könnte! (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003946>.

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