

■ Titelthema Straßenbahn

BVG zieht vierte Option Die Flexity-Flotte ist nun bald komplett

aus SIGNAL 03/2017 (August 2017), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10004051)
IGEB Stadtverkehr

Die BVG hat dank der Finanzierung durch den Berliner Senat ihr Versprechen einlösen können und auch die letzte noch offene Option aus dem Flexity-Liefervertrag in eine Festbestellung umgewandelt. Dadurch können die ersten der neuen Straßenbahnstrecken, die 2020/21 eröffnet werden sollen, zeitgemäß bedient werden.

Für den vom rot-rot-grünen Senat geplanten großen Netzausbau reichen die Züge aber nicht. Deshalb muss nun schnell die Ausschreibung für die nächste Tram-Generation auf den Weg gebracht werden (siehe dazu auch den nachfolgenden Artikel)

Die Flexity-Berlin-Wagen haben sich im Straßenbahnalltag der Hauptstadt weitgehend bewährt und sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Auch der flexible Liefervertrag zwischen dem Hersteller Bombardier und der BVG erfüllte seinen Zweck und ermöglichte die Anpassung der Flotte an die wachsenden Fahrgastzahlen. Lag der Schwerpunkt bei Lieferbeginn auf den 30,8 m kurzen Varianten (59 von insgesamt 99 Bahnen), wurde er bei Ziehung der Optionen immer mehr zu den 40 m langen Flexitys (176 von insgesamt 210 Bahnen, inklusive Vorserienfahrzeuge und Umbauten) verschoben.

Die Ziehung der letzten Option des Rahmenvertrages hatte BVG-Chefin Sigrid Evelyn Nikutta schon im September 2016 beim Fahrgastsprechtag der Schienenverkehrs-Wochen in Aussicht gestellt. Damals war aber die Finanzierung durch den Senat noch nicht gesichert.

Angesichts der Tatsachen, dass weitere neue Straßenbahnen erst nach einer langwierigen europaweiten Ausschreibung bestellt werden können und dass die Ende 2016 abgeschlossene Koalitionsvereinbarung einen ehrgeizigen Netzausbau mit entsprechendem zusätzlichem Fahrzeugbedarf vorsieht, war schnell klar, dass nur die Einlösung der vierten Flexity-Option den absehbaren Fahrzeugengpass mildern kann.

Besonders deutlich wurde die Entlastung der Fahrgäste durch die neuen breiteren und längeren Straßenbahnen auf den Linien M 13 und 50, wo die vorher eingesetzten solo fahrenden GT6 einen regelrechten Abschreckungseffekt auf neue Kunden hatten. Nun warten noch die Fahrgäste der viel genutzten Linien M 2 und M 10 auf den Einsatz der langen Wagen, was auf der M 2 ohne Baumaßnahmen schon heute möglich wäre. Auf der M 10 müssen nur noch wenige Haltestellen für die größeren Züge ertüchtigt werden. Da diese Maßnahmen für die vorgesehene Verlängerung zum Hermannplatz sowieso nötig sind, sollte damit bald begonnen werden.

Auf der wichtigen M 17 werden die großen Flexitys ebenfalls benötigt, aber hier muss zunächst das Streckennetz für den Einsatz der breiteren Bahnen umgebaut werden (siehe Artikel auf Seite 9).

Wenn man bedenkt, dass auf den Linien M 5, M 6 und M 8 der Einsatz von langen



Eine Straßenbahn so lang, dass sie nicht einmal auf das SIGNAL-Titelblatt passt. Mit der Fotomontage will der Berliner Fahrgastverband IGEB seine Forderung unterstreichen, dass die BVG bei der dritten Niederflergeneration 60 m lange Fahrzeuge beschaffen muss. Denn die Fahrgastzahlen werden weiter steigen, aber die Takte können nicht beliebig verdichtet werden. Da sind lange Fahrzeuge die beste Lösung, zumal die meisten Haltestellen schon jetzt die erforderliche Länge aufweisen (Foto/Montage: Raul Stoll)

BVG braucht dringend lange Straßenbahnen - Berliner Fahrgastverband IGEB befürchtet schwerwiegende Fehlentscheidung des BVG-Aufsichtsrates. Doch noch ist es für ein Umdenken nicht zu spät. Die Prototypen der neuen Straßenbahn »Flexity Berlin« haben ihre Bewährungsprobe bestanden, sowohl in der 31 Meter wie in der 40 Meter langen Version. Am 29. Juni will der BVG-Aufsichtsrat nun über die Bestellung der ersten 99 Serienfahrzeuge beschließen. Fast zwei Drittel davon sollen in der kurzen 31-Meter-Ausführung bestellt werden. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hält das für einen fundamentalen Fehler und fordert, dass mit der ersten Serienbestellung ausschließlich 40 Meter lange Fahrzeuge bestellt werden. Diese IGEB-Pressemitteilung vom 22. Juni 2009 (Auszug) zeigt, dass der Fahrgastverband von Beginn an eine Korrektur der BVG-Fahrzeugplanung gefordert hat - mit Erfolg.

Bestellung Jahr	Einrichter 31-Bleed	Zweirichter 31-Bleed	Einrichter 40-Bleed	Zweirichter 40-Bleed	Abruf- sammeln	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 u. Änderung
2013	-1	0	1	0	0	Umbau
2015	0	-20	0	67	47	3. Abruf u. Änderung
2017	0	0	0	21	21	4. Abruf (finale Option)
gesamt	0	34	40	136	210	
Bestand am 22. Juni 2017	0	34	40	68+	142+	

Alle Flexity-Optionen für insgesamt 210 Fahrzeuge wurden gezogen. Optionsänderungen zugunsten anderer Fahrzeugtypen sind mit (-) gekennzeichnet. Derzeit werden lange Zweirichter ausgeliefert (+), die Tabelle gibt daher nur einen Zwischenstand an. Zusammenstellung: IGEB, nach Angaben der BVG

Zweirichtungswagen weiterhin nötig ist und auf der M 4 sogar diese Typen zu klein sind, dann wird schnell deutlich, wie wichtig eine rasche Auslieferung der jetzt bestellten 21 Züge ist.

Die in der Tabelle angegebenen Zahlen sind nicht die Lieferungen, sondern die Bestellungen. Das ist wichtig zu wissen, um nicht mit den Minus-Angaben durcheinander zu kommen. Ausnahme ist der umgebaute Vorserienzug F6E, der schon physisch vorhanden war und nun nach Verlängerung und Angleichung an die Serie als F8 Nummer 8026 unterwegs ist.

Teilweise wurden schon in Auslieferung befindliche Serien umgeplant, was bei den langen Lieferzeiten kein Problem war. Dabei spielt auch die Reihenfolge der Lieferserien eine Rolle: So wurde damals vereinbart, dass zunächst ein Teil der bestellten kurzen Zweirichter geliefert werden sollte, danach die langen Einrichtungszüge und die ursprünglich geplanten kurzen Einrichter ganz zum Schluss. Dadurch konnte für Letztere die Bestellung noch während der Lieferung der anderen Ausführungen zugunsten langer Flexitys geändert werden.

Aufgrund der Lieferrate von einem Wagen etwa alle zwei Wochen wird sich die komplette Ablieferung der Serie vsl. bis 2019/20 hinziehen. Das ist jedoch hinnehmbar, weil bis dahin sicher keine der neuen Strecken fertig sein wird. Allerdings sollte die BVG auch dann noch ihre übrig gebliebenen Tatra-Züge bereit halten, denn wenn die ersten neuen Strecken einmal fertig sind, entsteht ein großer Mehrbedarf, und auch der vorzuhaltende Reservebestand muss dann größer sein als heute. Wenn der Bereich Straßenbahn es außerdem noch schafft, bei den Fahrpersonalen ebenfalls eine Reserve aufzubauen, dann können die Straßenbahnfahrgäste der BVG optimistisch in die nähere Zukunft schauen. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004051>.

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