



## Wer richtig rechnet, bestellt lange Straßenbahnzüge

**Mitten im S-Bahn-Chaos gab es Ende Juni 2009 auch eine gute Nachricht für die Berliner Fahrgäste: Die BVG erhält 99 neue Straßenbahnfahrzeuge vom Typ Flexity Berlin. Die ersten 13 Fahrzeuge werden 2011 ausgeliefert – und sind 40 m lang. Aber die Absicht, von den weiteren 86 Fahrzeugen nur noch 27 in der 40 m langen Version zu bestellen, kann – und muss – noch korrigiert werden.**

Endlich wurden die Weichen gestellt. Der Prozess zur Ablösung der alten Tatra-Fahrzeuge ist eingeleitet. Das ist gut für alle Berliner Fahrgäste, vor allem aber für diejenigen, die durch Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator oder schweres Gepäck in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt sind und die deshalb die hohen Tatra-Fahrzeuge gar nicht oder nur mit fremder Hilfe besteigen können.

Gut ist auch, dass die ersten 13 Fahrzeuge in der 40 m langen Version ausgeliefert werden. Das lässt Spielraum, bei den weiteren der 99 bestellten Fahrzeuge den Anteil 40 m langer Fahrzeuge von derzeit geplanten 40 zu gegebener Zeit noch deutlich zu erhöhen.

### Aus der S-Bahn-Krise lernen

Die S-Bahn-Krise hat gezeigt, dass das Verhalten einer angemessenen Transportreserve in einer Stadt wie Berlin zwingend erforderlich ist. Auch die wiederholten Bekenntnisse der Lokalpolitiker zur Förderung des ÖPNV sollten seitens der BVG genutzt werden, vom Senat eine ausreichende Fahrzeugkapazität zur Bewältigung von Fahrgastzuwachs einzufordern und nicht den Berliner Fahrgastverband IGEB für die Forderung nach langen Zügen zu kritisieren.

### BVG-Kapazitätsberechnungen nicht mehr zeitgemäß

Insbesondere die Berechnungsgrundlagen der BVG für die Stehplatzkapazitäten der Straßenbahn gehören auf den Prüfstand. Selbstverständlich muss ein Straßenbahnfahrzeug technisch gerüstet sein, den Ansturm nach einer Großveranstaltung zu überstehen. Für diese Fälle sind die vom Hersteller angegebenen 4 Personen je m<sup>2</sup> sinnvoll. Für den Regelbetrieb darf das aber nicht die Bemessungsgrundlage sein!

### Für den Senat als Besteller der Verkehrsleistungen sollten folgende Grundsätze gelten:

1. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten müssen alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden können.
2. Innerhalb der Hauptverkehrszeit soll auf den am stärksten belasteten Abschnitten mit maximal 2 Personen je m<sup>2</sup> auf den Stehplatzflächen gerechnet werden.

3. Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle usw. sind KEINE Stehplatzflächen und dürfen darum nicht in die Fahrzeugkapazität mit eingerechnet werden.

### Die Anwendung dieser Grundsätze bietet vielfältige Vorteile:

1. Verkehrszuwächse können durch die Reserven in einer Übergangszeit bis zur fälligen Fahrplanverdichtung ohne Mehrkosten oder allzu starken Komfortverlust bewältigt werden.
2. Technische Störungen an einem einzelnen Kurs können von den nachfolgenden Fahrten aufgefangen werden. Auch plötzliche Fahrgastnachfragen etwa durch Gruppen sind dann kein Problem mehr.
3. Durch die vorausschauende Berücksichtigung der verschiedenen Stellflächennutzer werden Konflikte zwischen den Kundengruppen vermieden.
4. Das Fahren im Berufs- und Schülerverkehr, der mit den Überfüllungen oft wesentlich zum schlechten Ruf des ÖPNV gerade bei Autofahrern beiträgt, wird erträglicher.

Auch die Prognosen über die Berliner Bevölkerungsentwicklung der nächsten Jahre mit den stärksten Zuwächsen entlang der Tramstrecken sowie die schon eingetretenen Fahrgastverlagerungen auf die Straßenbahn im Rahmen der S-Bahn-Krise bestätigen die IGEB-Forderungen.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB ist überzeugt, dass die Zahl der Straßenbahnfahrzeuge in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Zugleich wird die Zahl der Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator oder Fahrrad



*Überfüllte Straßenbahn auf der Linie M4. Die Fahrgastzahlen der BVG, insbesondere bei der Straßenbahn, entwickeln sich besser als vorher gesagt. Deshalb müssen die neuen Straßenbahnzüge vom Typ Flexity unbedingt in der langen Version bestellt werden.*

Foto: Holger Mertens

zunehmen. Wer die Kapazität der Straßenbahnfahrzeuge nicht durch den Kauf langer Züge entsprechend erhöht, schließt künftig viele Fahrgäste aus.

### Investieren, um zu sparen

Deshalb darf die BVG bei einer so langlebigen Investition, wie es Straßenbahnfahrzeuge sind, nicht durch kleine Einsparungen in der Gegenwart große Mehraufwendungen in der Zukunft erzeugen. Denn reichen die zu kurzen Flexity-Züge nicht aus, müssen sie nachträglich verlängert werden oder in dichterem Takt verkehren. Und beides wird viel teurer. Darum muss die BVG jetzt mehr lange Straßenbahnzüge beschaffen, insbesondere in der Zweirichtungsausführung – das Geld dafür steht dem Senat gerade jetzt durch die einbehaltenen S-Bahn-Gelder zur Verfügung!



*Vom Flexity sollen ca. 100 Stück angeschafft werden. Wie lang die Fahrzeuge sein werden, wird noch diskutiert.*

Foto: Holger Mertens