



IGEB Stadtverkehr

Macht die 21 endlich barrierefrei!

Frankfurter Tor.
Foto: Raul Stoll

Ein Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf der Straßenbahn-Linie 21 würde eine Vielzahl von Problemen lösen. Auf mehreren, zum Teil recht langen Streckenabschnitten, welche auch nicht durch andere barrierefreie Linien abgedeckt sind, fehlt das niederflurige Angebot. Dass ein solches Ange-

bot möglich wäre, haben Linien-Umleitungen sowie Ein- und Aussetzfahrten mit Niederflurfahrzeugen in den entsprechenden Abschnitten schon häufiger gezeigt. Eine komplette Umstellung soll erst 2016 erfolgen, sollte aber schon früher möglich sein. Eine Analyse der aktuellen Situation.

Siegfriedstraße – zwei Linien, keine Niederflur-Fahrzeuge

Am nördlichen Startpunkt am Bahnhof Lichtenberg endet neben der Linie 21 auch die 37. Beide Linien werden derzeit mit Tatra-Fahrzeugen bedient, sind also nicht behindertengerecht. Zunächst geht es in nördlicher Richtung die Siegfriedstraße entlang. Hier fährt neben der Straßenbahn u. a. noch der Bus 256. Dieser wird zwar mit Niederflur-Fahrzeugen bedient, hält aber beispielsweise

se nicht an der wichtigen Haltestelle Gotlindestraße. Nach der Einstellung der Buslinie 193 im vergangenen Jahr sind für die Bewohner des Nibelungen-Viertels die Wege zu den öffentlichen Verkehrsmitteln länger geworden. Die Haltestelle Gotlindestraße liegt noch in einem akzeptablen Einzugsbereich, wird aber, was gerade für die vielen älteren Bewohner des Viertels wichtig wäre, nicht behindertengerecht bedient, da der Bus hier unverständlichlicherweise nicht hält.

Ein Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen auf der Linie 21 wäre also eine klare Verbesserung, die dann auch mit dem Umbau der Haltestelle zu einer Kap-Haltestelle einhergehen sollte.

Angebot würden die Anwohner sicher begrüßen. Auch der Auslastung der Züge in diesem Teil der Strecke würde eine Umstellung sicherlich gut tun.

Umsteigesituation Haltestelle Frankfurter Tor ist nicht zufriedenstellend

Die Umsteigesituation zur U5 am U-Bahnhof Frankfurter Tor ist für die Fahrgäste der 21 alles andere als zufriedenstellend. Während sich die Haltestelle der M 10 direkt am U-Bahn-Eingang befindet und ein Umsteigen ohne Überqueren der Gleise möglich ist, müssen Fahrgäste der 21 einen längeren Weg in Kauf nehmen und ein Richtungsgleis der Straßenbahn queren.

Ein Halt der 21 an der Haltestelle der M 10 ist momentan nicht möglich, da der Ausstieg hier linksseitig angeordnet ist, sodass der Einsatz von Zweirichtungs-Fahrzeugen notwendig ist. Da diese inzwischen allerdings in ausreichender Stückzahl vorhanden sind (6 Wagen würden für die 21 benötigt), wäre hier eine kurzfristige Lösung sicherlich möglich.

Sie wollen umziehen?

... dann teilen Sie uns bitte rechtzeitig Ihre neue Adresse mit!
Abonnierte SIGNAL-Hefte, die der Postbote nicht zustellen kann, werden von der Post vernichtet. Wir als GVE-Verlag werden von der Post darüber nicht benachrichtigt! Auch ein Nachsendeauftrag hilft nichts.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 4/2013 (4. August 2013)

Die derzeitige Haltestelle der 21 sollte allerdings nicht zurückgebaut werden, damit bei Linien-Umleitungen, wie beispielsweise der M 13, über den U-Bahnhof Frankfurter Tor dieser wichtige Umsteigepunkt auch von Einrichtungs-Fahrzeugen genutzt werden kann und die umgeleiteten Züge hier nicht durchfahren müssen (wie derzeit auch schon eine Haltestelle weiter an der Grünberger Straße).

Rummelsburg legt zu

Deutlich gestiegen ist das Fahrgastaufkommen im Raum Rummelsburg südlich des Bahnhofs Ostkreuz. Das liegt zum Einen an der neuen Wohnbebauung entlang der Rummelsburger Bucht, zum Anderen aber auch an der steigenden Attraktivität des Gewerbegebietes rund um die Nalepastraße.

Zu bestimmten Zeiten ist der Einsatz der solo fahrenden Tatra-Fahrzeuge nicht mehr ausreichend. Eine Umstellung auf Niederflurwagen würde hier neben der Barrierefreiheit insbesondere auch für eine Erhöhung des Platzangebotes sorgen.

Aufgrund des höheren Bedarfs sollte auf der 21 zumindest zu bestimmten Tageszeiten auch über einen 10-Minuten-Takt nachgedacht werden. Spätestens mit der Verschiebung der Strecke über das Ostkreuz dürfte dieser Bedarf allemal gegeben sein (siehe dazu auch den Artikel zur Straßenbahn-Anbindung Ostkreuz auf Seite 15).

Ausweitung der Betriebszeiten nötig

Besonders wichtig wäre in einem ersten Schritt auch die Ausweitung der Betriebszeiten der 21. Die letzten Fahrten finden bisher deutlich früher als bei den meisten anderen Linien der Straßenbahn statt. Beispielsweise beginnt die letzte Fahrt ab Lichtenberg in Richtung Schöneeweide bereits um 22.43 Uhr. Die letzte durchgehende Fahrt ab Schöneeweide nach Lichtenberg findet sogar schon um 22.21 Uhr statt. Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf, zumal die Linie auf längeren Abschnitten durch den Party- und Szene-Bezirk Friedrichshain verläuft, wo für die vielen Bar-Besucher die 21 durch den frühen Betriebsschluss keine Alternative darstellt.

Fazit

Bis auf die Linie 21 und Abschnitte der 61 in Friedrichshagen werden auf allen Strecken der Berliner Straßenbahn Niederflur-Fahrzeuge eingesetzt. Warum bisher die 21 nicht dabei ist, bleibt unverständlich. Eine kurzfristige Anpassung des Fahrzeug-Einsatzes auf der 21 zugunsten von Niederflur ist möglich und nötig.

Straßenbahnlinie 21 in Berlin-Lichtenberg. Auf langen Streckenabschnitten fehlt das Niederflur-Angebot (gepunktete Linien). Auf eine parlamentarische Anfrage vom 22. März 2013 zum Thema „Einsatz von Niederflurbahnen im Netz der BVG“ antwortete der Senat, dass ab Ende 2014 ein anteiliger und für 2016 der vollständige Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen geplant ist.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 4/2013 (4. August 2013)



Die Haltestelle Gotlindstraße wird nur von der Straßenbahn bedient, der Bus (Linien 240 und 256) hält hier unverständlicherweise nicht. Kuriose Ausnahme: der Ersatzbus der Linie 21. Fotos: Jens Ullrich



Aufgrund der Baustelle am S-Bahnhof Karlshorst gab es im Juni wieder den Einsatz von Niederflurwagen auf der Ehrlichstraße in Karlshorst.

