



Berliner Fahrgastverband IGEB

Neue Bahnen für Berlins Straßen

BVG stellte Flexity 2 vor

Die BVG stellte am 3. Juli 2024 die zweite Generation der Flexity-Flotte vor. Die Straßenbahn ist damit in Sachen Fahrzeugparkentwicklung ein Vorbild für die anderen Teile des Unternehmens, hier werden Flottenerneuerung und -vergrößerung konsequent betrieben und Engpässe wie bei der U-Bahn von vornherein vermieden.

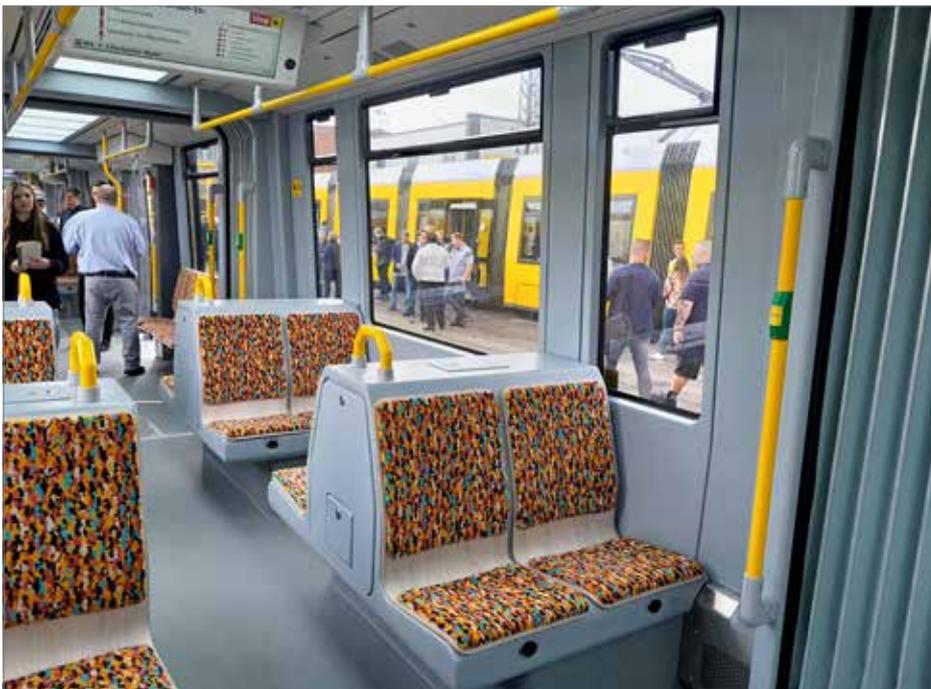
Doch wo Licht ist, ist auch Schatten: obwohl alle anderen Beteiligten in den nun schon mehrere Jahre währenden Vorbereitungen zu dieser Generation die Beschaffung von einem Teil der neuen Wagen in der 60-Meter-Variante passend zu den Haltestellen

fordern und der Fahrpersonalmangel durch längere Züge statt weiterer Taktverdichtungen gemildert werden könnte, gibt es mit 50 m Wagenlänge nur die zweitbeste Lösung für das hoffentlich bald wieder wachsende Streckennetz.

Wie sehen die neuen Leistungsbringer auf dem längsten Straßenbahnnetz der Nation aus?

Optisch sind sie klar als Weiterentwicklung des ersten Flexity erkennbar, ein ähnlich klares, aber freundlicheres und besser durchdachtes Design lassen sowohl die Verwandtschaft erkennen als auch klare Unterschiede ausmachen. Bei der Pressevorstellung wurde ein ruhigerer Lauf durch das überarbeitete Fahrwerk versprochen, das muss noch getestet werden. Schon jetzt aus Fahrgastsicht erkennbar sind folgende Punkte:

- In den Fahrwerksmodulen sind die Fensterstreben aus dem Sichtfeld der Nutzer gewandert und ihre Verlängerung in den Knieraum gibt es ebenfalls nicht mehr. Ein ganz großer Pluspunkt.
- Es werden weiterhin gepolsterte Sitze angeboten, wenn auch nur unbedeutend weicher als in der U-Bahn. So etwas sollte eigentlich selbstverständlich sein, gilt aber in Berlin schon als positiv.
- Das beste am Wagen ist das neugestaltete Deckenlichtband über den größten Teil der Dachbreite, es wirkt wie ein durchgehendes Oberlichtfenster. Sehr positiv.
- Sämtliche Wagenteile sind kürzer als beim ersten Flexity, das lässt die Seitenansicht unruhiger wirken und stört den optischen Zusammenhang des Zuges.
- Es verhindert auch die Anordnung von mehr Türen. Das ist sowohl positiv als



Fenstersäulen, die auf die Sitzanordnung abgestimmt sind, große Infobildschirme und das gelungene Lichtkonzept werden den Fahrgästen gut gefallen.

Foto: Artur Frenzel

Foto Seite 6 oben: Mit 50 Metern Länge sind sie die größten Straßenbahnwagen Berlins und auch ein erfreulicher Anblick. Die Bestellung von langen statt kurzen Zügen ist ebenfalls positiv, die Nichtbestellung von ausreichend langen Zügen (60 Meter) negativ. Heute fahren auf der M4 55 Meter lange Doppeltraktionen, die neuen Züge werden also kürzer als das bisherige Angebot. Bei den häufigen Fahrplanausdünnungen auf dieser Linie sollte die BVG alleine auf die Idee von Platzreserven kommen, zumal alle Haltestellen dies zulassen. Foto: Marc Heller

auch negativ. Das Gute daran ist die Möglichkeit, mehr Sitze unterzubringen, gerade bei Zweirichtungswagen ist das immer ein Problem. Schlecht ist allerdings, dass sich die Wagen in Berlin deutschlandweit am unteren Ende der Skala für einen schnellen Fahrgastwechsel befinden. Die alten KT4D haben rund 2 Doppeltüren auf 10 m Wagenlänge, die GT6 rund 1,5 Doppeltüren, die ersten Flexity in 40-m-Ausführung rund 1,2 und die neuen Züge nur noch rund 1,1. Zum Vergleich: Der 11 Meter lange Gothawagen in Woltersdorf hat 2 Doppeltüren bei weniger Fahrgastwechsel an den Haltestellen.

- Im vorgestellten Musterwagen gibt es keinen Fahrscheinautomaten. Da ein so langes Fahrzeug mindestens zwei davon benötigt, sollte dafür schon Platz im Fahrgastraum freigehalten werden, auch für die Schlange an zahlungsbereiter Kundschaft davor. Davon war aber nichts zu sehen und wir befürchten, dass die nachzurüstenden Geräte zu einem Sitzplatzverlust führen. Aber dieses Thema wurde ja schon mehrmals im Signal erörtert und es sind immer noch keine zeitgemäßen Automaten für die Straßenbahn in Sicht. Das ist absolut unverständlich und ein großes Ärgernis.

30 oder 50 oder 60 m?

Die Bestellung sollte ursprünglich dem flexiblen Konzept des Vorgängertyps entsprechen und Wagen in drei Größen umfassen: 30 m, 50 m und 60 m. Von den 60-m-Zügen nahm die BVG als erstes Abschied, reichte dann aber nach fachlichen Protesten an die Öffentlichkeit bei der Vorstellung des Mock-ups die Beruhigungsspielle aus, dass die Bestellung der 30-m-Wagen kuppelbar zu Zügen geprüft wird. Das hat sich nun erledigt, die erste Festbestellung umfasst ausschließlich 50-m-Züge und bei weiter so guter Nachfrage im Straßenbahnnetz soll das auch so bleiben. An sich eine gute Nachricht, denn auf vielen Metrolinien sind 40-m-Wagen heute schon zu voll. Und im Köpenick Netz, wo derzeit die kürzesten Züge fahren, werden diese nach Freisetzung schon sehnhelichst erwartet. Wenn aber schon heute 55-m-Züge an 60-m-Haltestellen unterwegs sind und voll werden, wo soll dann das Wachstumspotenzial herkommen, ohne die langen Wagen zu bestellen? Der Verkehrsbetrieb lässt also gleich an



Die Sänftenmodule ohne Stellplatz bieten ebenfalls nur wenige Sitze, sondern viele Stehplätze. Leider sind die Festhaltungsmöglichkeiten für die Fahrgäste entweder im Türbereich (Behinderung des Fahrgastwechsels) oder über dem Fußbereich der sitzenden Passagiere. Die voraussehbaren Konflikte hätte man mit einer anderen Sitzanordnung nicht nur lösen können, sondern damit zugleich auch mehr Sitzplätze geschaffen – die sind in Zweirichtungswagen sowieso Mangelware. Vielleicht hätte man dann die publizierte Zahl an Sitzen auch erreicht? (Siehe dazu Kasten auf Seite 11)

mehreren Stellen Geld liegen und frustrierte Kunden zurück.

Zusammen mit dem Herstellernamen hat offenbar auch die firmeninterne Fahrzeugbezeichnung gewechselt, die neue Generation wird als „Urbanliner“ vorgestellt. Bei der unflexiblen Betriebsphilosophie in Sachen Zuggröße ist es vielleicht auch besser, den Namen Flexity nicht mehr zu verwenden.

Trotzdem ist die neue Straßenbahn insgesamt gelungen und wir hoffen sehr, dass sie nach kurzer Probe- und Zulassungszeit und mit wenig Kinderkrankheiten bald in den Fahrgast-Dienst kommt. Und dann warten wir weiter auf die vielen neuen Strecken, auf denen die geplanten Folgebestellungen eingesetzt werden sollen – aber das ist in Berlin ein anderes, sehr langes Kapitel. af



In den Stellplatzbereichen gibt es außer je zwei Klappsitzen keine Sitzplätze, dafür aber viel Platz.
Fotos: Artur Frenzel