

■ Berlin

Nachrangige Fahrgastbelange: Bei Bauarbeiten muss mehr für die Fahrgäste getan werden

aus SIGNAL 03/2010 (Juli 2010), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10000546)
IGEB Stadtverkehr

SEV - nur drei Buchstaben, aber jeder Berliner Fahrgast weiß, was für Unzulänglichkeiten sich dahinter verbergen können. Dabei müssen Alternativen nicht immer teuer sein.

Oft genügt schon ein wenig mehr Information, und der Fahrgast findet eine gute Umfahrung der Baustelle - ohne Nutzung des Schienenersatzverkehrs. Ein Artikel zum Thema Bauarbeiten darf sich aber nicht nur mit den Verkehrsunternehmen befassen, sondern muss auch die Berliner Verwaltung einbeziehen, allen voran die Verkehrslenkung Berlin (VLB), die einem kundenfreundlichen Angebot oft im Wege steht. Die IGEB stellt zwei Beispiele aus jüngerer Zeit vor, um die Probleme zu verdeutlichen.

Bauverkehr bei der Straßenbahn

Der jüngste Fall ist die Metrotram M 6. Am S-Bahnhof Marzahn wurde ein Doppelgleisbogen ausgewechselt, in vier Wochen für weniger als hundert Meter. Dafür wurde auf der gesamten äußeren Landsberger Allee Schienenersatzverkehr eingerichtet - über mehrere Kilometer! Ein IGEB-Mitglied fragte bei der BVG an und erhielt folgende Antwort:

»Die beschriebenen Sperrzeiten der Straßenbahn im Bereich der Überfahrt Märkische Allee leiten sich aus Vorgaben zu Planungen sowie von behördlichen Genehmigungen ab. Diverse Auflagen, die im Interesse der Aufrechterhaltung des Kraftverkehrs im Zuge der Märkischen Allee erfolgten, vervielfachen die eigentlich notwendige Bauzeit. Mit einer Vollsperrung der Märkischen Allee für den Kraftverkehr könnte die Sperrzeit der Straßenbahn sicher auf ein Drittel reduziert werden, Entscheidungen hierzu sind jedoch trotz Bemühung nicht zugunsten unseres Unternehmens getroffen worden. Die von Ihnen angedachte Bauweiche in der Landsberger Allee westlich der Rhinstraße erfordert für die nachfolgende vorübergehende Betriebsführung Zweirichtungsfahrzeuge, die hierzu jedoch nicht ausreichend vorhanden sind.«

An diesen Zeilen fallen mehrere Unzulänglichkeiten auf. Erstens hat die BVG hier und an anderen Stellen zu wenig Gewicht bei den zuständigen Behörden. Eine Verkürzung der Bauzeit auf ein Drittel ist für eine so wichtige Linie wie die M6 ein unschlagbares Argument, aber leider nicht in Berlin.

Zweitens muss gefragt werden, warum die Mindestsperrzeit für diese kurze Baustelle immer noch eine Woche oder mehr betragen würde? Der Aufsichtsratschef der BVG, Finanzsenator Ulrich Nußbaum, kommt aus der Straßenbahnstadt Bremen. Dort ging das beim Bau der Linie 4 schneller: Eine komplette Straßenkreuzung mit Abzweigweichen und der gesamten Betontragplatte für die anspruchsvolle Gleiskonstruktion sowie dem Fahrleitungsbau wurde mithilfe einer sogenannten »Powerbaustelle« mit einer Sperrung von 60 Stunden an nur einem Wochenende gebaut. Für wenige Meter Gleis ohne Weichen sollte so etwas doch auch in Berlin

möglich sein!

Drittens ist die Passage zu den Zweirichtungswagen interessant. Speziell in diesen Baustellenverkehren könnte die BVG hier vielen Fahrgästen den Umstieg in den Bus ersparen, wenn sie genug davon frei disponieren könnte. Stattdessen werden an immer mehr Stellen im Netz Zwangspunkte geschaffen, an denen diese teureren Fahrzeuge gebunden sind. Zum Beispiel die linksseitigen Haltestellen im Zuge der M 10, die Minimalendstelle der M 2 am Alex (die betrieblich günstigeren IGEB-Vorschläge wurden damals zugunsten des Autoverkehrs vom Senat abgelehnt) und demnächst wieder nur eine Minimalvariante zur Verlängerung der M 13 zum U-Bahnhof Warschauer Straße, obwohl hier ebenfalls [ein ganzer Strauß von Vorschlägen von IGEB-Seite gemacht wurde \(siehe SIGNAL 4/2008\)](#).

Hier schließt sich der Kreis zum ersten Kritikpunkt, denn wenn der Senat in allen seinen Dienststellen verantwortlich handelnde Mitarbeiter hätte, dann wäre die Durchsetzung von geeigneten Wendeanlagen an neuen Strecken leichter und die BVG könnte sich ganz auf ihr Kerngeschäft konzentrieren, also auf die alltäglichen Baustellen und die Vermeidung von SEV.

Schließlich sei zu jedem Ersatzverkehr in der Landsberger Allee angemerkt: Er ist stets nur ein Notbehelf, weil hier die Mindeststandards nicht eingehalten werden können. Die Haltestellen sind stadtauswärts nur schlecht erreichbar, sie können nicht immer an der Stelle der zu ersetzenden Tramhaltestellen liegen und die Busse stehen hier regelmäßig im Stau, denn eine Busspur wurde hier ebenfalls noch nie angelegt. Außerdem kann selbst ein 18-m-Gelenkbus keine Straßenbahn ersetzen, die hier 27 bis 40 m lang ist.

Bauverkehr bei der S-Bahn

Ein anderer wichtiger Bereich der IGEB-Arbeit ist das Thema Information über Bauzustände im Netz. Hier soll ebenfalls ein aktuelles Beispiel, dieses Mal bei der S-Bahn-Berlin, die Mängel verdeutlichen.

Auf dem Ring wurde am Wochenende 15./16. Mai gebaut. Positiv war, dass es hier keinen SEV gab. Stattdessen fuhren die Ringzüge von beiden Seiten bis zum S-Bahnhof Hermannstraße und endeten dort, die Fahrgäste mussten lediglich auf die andere Bahnsteigseite gehen.

Aber damit begannen die Mängel: In Hermannstraße stand nur in einer Richtung und dann auch nur bei jedem zweiten Zug auf der anderen Bahnsteigseite ein Sofortanschluss bereit. Trotzdem wurde bei fast allen Zügen bis zur letzten Station davor »Ring« ohne Zusatz geschildert, so dass die Kunden in die Falle gelockt wurden und sich für bestimmte Relationen keine Alternativen suchen konnten.

Besonders ärgerlich war das bei jedem zweiten von Tempelhof kommenden Ringzug. Hier stand für die Fahrgäste in Hermannstraße gegenüber zwar ein Anschlusszug bereit, aber keine Ringbahn, sondern eine S 46 nach Grünau (die Strecke bis Königs Wusterhausen war wegen gleichzeitiger Bauarbeiten ebenfalls gesperrt). Weder wurden auf den Bahnhöfen davor die Ringfahrgäste vor falschem Umsteigen gewarnt, noch wurden die Fahrgäste, die Richtung Königs Wusterhausen wollten, auf diesen

Anschluss besonders hingewiesen. Sogar auf dem Bahnsteig Hermannstraße selbst kam die Ansage aus der Konserve, dass die Weiterfahrt auf dem Ring von Gleis 1 erfolge - selbst wenn dort die S 46 stand!

Ein anderes Problem war die Linie S 47, die sonst ebenfalls über Hermannstraße fährt, nun aber auf den Abschnitt Spindlersfeld-- Schöneweide reduziert war. Statt die dadurch schon entstehenden Unannehmlichkeiten (zweimal mehr Umsteigen, nur 20-Minuten-Takt Baumschulenweg--Neukölln) wenigstens durch bahnsteiggleiches Umsteigen in Schöneweide zu mildern, wurde hier nochmals gespart und ein Fahrplan mit nur einem Zug auf der Mini-S47 gefahren. Dadurch konnte nur an einem der beiden Richtungsbahnsteige in Schöneweide barrierefrei umgestiegen werden.

Dieses Umsteigen in Schöneweide wurde durch die schlechte Information noch erschwert, denn eine Hauptrelation für Umsteiger kommt mit der S 8 vom Ostring und hat sonst sowohl in Baumschulenweg als auch in Schöneweide den bequemen Anschluss. Da die S 8 aber von diesen Bauarbeiten nicht betroffen war, gab es auf und in dieser Linie keine Hinweise, dass man in Baumschulenweg NICHT die S 47 erreicht und dass man, um nach Spindlersfeld zu kommen, in Schöneweide den Bahnsteig wechseln muss.

Es kann angesichts dieser vielen Mängel nicht überraschen, dass auch die sonst üblichen großen Tafeln mit den Hinweisen zur veränderten Gleisbelegung weder in Hermannstraße noch in Schöneweide zu sehen waren. So kamen in Hermannstraße etliche Kunden vom Bus auf den S-Bahnsteig und stiegen in die falsche Richtung, denn die Züge fuhren vom Bahnsteig weg in beiden Richtungen links.

Alle diese Mängel sind nicht spektakulär, aber in ihrer Summe doch ärgerlich. Und gerade weil sie zu vermeiden gewesen wären, zeigen sie, dass alle Beteiligten noch deutlich mehr darauf achten müssen, Baustellenverkehre so fahrgastfreundlich wie möglich zu gestalten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000546>.

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