Service im Test

Bauarbeiten im Test: Straßenbahnlinie M 1

aus SIGNAL 03/2011 (August 2011), Seite 5 (Artikel-Nr: 10000626)
IGEB Stadtverkehr

Gerade in Prenzlauer Berg ist die Straßenbahn Verkehrsmittel Nummer Eins. Wie geht die BVG mit dieser Tatsache um, wenn gebaut werden muss? Die Antwort...

Anfang Juli 2011 wurde die Asphaltdecke zwischen den Straßenbahngleisen in der Berliner Kastanienallee erneuert. Deshalb waren die Straßenbahnlinien M 1 und 12 auf dem Abschnitt für eine Woche unterbrochen.

Auf der M 1 wurde Ersatzverkehr mit Bussen zwischen U-Bahnhof Vinetastraße und der Endhaltestelle Am Kupfergraben angeboten - falls man das »Angebot« nennen konnte. Denn von dem theoretischen 10-Minuten-Takt war kaum noch etwas übrig geblieben. Viel zu wenige Busse wurden eingesetzt, infolgedessen kam es zu »Rudelbildung« und Taktlücken von bis zu einer Stunde!

Dazu trug auch eine schlechte Streckenplanung bei. Anstatt den Ersatzbussen die Durchfahrt in der Dorotheenstraße zu erlauben, wurden sie bis zur Straße Unter den Linden und wieder zurück durch den Stau geschickt.

Die Standorte der SEV-Haltestellen wichen teilweise gravierend von den Tram-Haltestellen ab. Trotzdem hieß es in der Ankündigung nur wie üblich, die Ersatzhaltestellen befänden sich in Höhe der Straßenbahnhaltestellen. So mussten sich Fahrgäste erst auf Schatzsuche begeben, um diese zu finden. Auch waren nicht alle Haltestellen mit Fahrplan, Linie und Richtung ausgestattet.

Teilweise war sich die BVG selbst nicht einig, wo der SEV halten sollte. Am U-Bahnhof Oranienburger Tor Richtung Pankow befuhr der Ersatzbus die kombinierte Bus-Tram- Trasse in der Friedrichstraße und war auch am DAISY-Anzeiger angekündigt. Doch es stand auch eine separate Ersatzhaltestelle hinter der Kreuzung. Nun hielten einige Busfahrer an der ersten Tramhaltestelle, wo auch die meisten Fahrgäste standen, andere Fahrer fuhren dort durch, um erst nach dem Abbiegen zu halten. Wo man sich als Fahrgast auch hinstellte, man konnte nur verlieren. Selbst nachdem die BVG schon am ersten Tag über den unhaltbaren Missstand über ihre Hotline informiert wurde, änderte sich während der gesamten Bauzeit nichts.

Das und die Tatsache, jeden sonst überfüllten Straßenbahnzug der M 1 durch lediglich einen Gelenkbus zu ersetzen, deutet auf erhebliche Fehlplanung und Missmanagement hin. Mit diesem Ersatzverkehr hat es die BVG geschafft, mal wieder zu beweisen, dass sie mit Planung und Durchführung eines simplen Straßenbahnersatzverkehrs hoffnungslos überfordert sein kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000626.

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

IGEB-Bewertung: Bauarbeiten M 1

Aspekt	Hinweis	Note (1-6)
Zeitraum	11. bis 16. Juli 2011	
rechtzeitige und verständliche Baustellenkomunikation	falsche Information Lage Ersatzhaltestellen	5
Infos Tramstrecke	falsche Zielanzeige lockte Fahrgäste in die Falle	5
Infos Haltestellen Umleitungs-strecke	Fahrplan und Info fehl-te, wenigstens DAISY, wo vorhanden	5-
Information an und in den Zügen	fehlender Linienver-lauf	4-
Lage der SEV-Haltestellen	nicht in Sichtweite	3
Wegeleitung von und zu den Ersatzhaltestellen	fehlt, obwohl nicht in Sichtweite	5
SEV-Wegführung	unnötige Umleitung	3
SEV-Takt/ Zuverlässigkeit		6
Anschlüsse	wurden nicht gewährt	6
Information an den Ersatzhal-testellen	fehlten teilweise völlig	5
Information in den SEV-Bussen	Ansagen und Anzei-gen, Linienverlauf	2
Gesamtnote		5

Wegen dieses Schildes durfte der SEV-Bus an der Friedrichstraße nicht wie die Straßenbahn durch die breite Dorotheenstraße fahren. Statt weniger Sekunden dauerte die Fahrt über die Umleitungsstrecke Unter den Linden 4 bis 10 Minuten, je nach Staulage. (Foto: Holger Mertens)