

Service im Test

Schienenersatzverkehr in Karlshorst

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10000917)
IGEB Stadtverkehr

Um die tangentielle Straßenverbindung Treskowallee vom Auto-Nadelöhr am S-Bahnhof Karlshorst zu befreien, wird die Eisenbahnbrücke aufgeweitet. Damit einher gehen auch Verbesserungen für den ÖPNV mit einer künftig direkten Umsteigemöglichkeit zwischen S-Bahn und Straßenbahn mit kurzen Wegen.

Doch dafür muss immer mal wieder die Unterführung komplett gesperrt werden, was den Straßenbahnverkehr dort unterbricht. Betroffen sind davon die Straßenbahnlinien M 17, 27 und 37.

Positiv zu bewerten ist die Bauausführung bei der BVG. Um von beiden Seiten ohne Ersatzverkehr mit der Straßenbahn an die Brücke heranzufahren zu können, wurde vor einigen Jahren nördlich eine Kehrmöglichkeit geschaffen. So muss zwar ein recht langer Fußweg von den Fahrgästen zurückgelegt werden, um vom südlichen in den nördlichen Abschnitt oder umgekehrt zu wechseln, das ist aber eindeutig besser, als die Fahrtzeitverlängerungen eines staugeplagten Ersatzverkehrs hinnehmen zu müssen.

Weniger schön war hingegen die Betriebsführung, sowohl konzeptionell wie in der Ausführung. Die Kompliziertheit macht die Skizze deutlich. Zum besseren Verständnis werden die entstandenen drei Abschnitte zunächst gesondert betrachtet.

Abschnitt Falkenberg-- Gehrenseestraße--Pasedagplatz

In diesem Abschnitt verkehrte die Linie M 17 bis zur Gehrenseestraße und ab da weiter als Linie 27 zum Pasedagplatz. An den Daisy-Anzeigern wurde als Linie durchweg M 17 angezeigt, was völlig unverständlich ist. Gefahren wurde die gesamte Strecke Falkenberg-- Pasedagplatz im 20-Minuten-Takt, obwohl für den Abschnitt Falkenberg--Gehrenseestraße für Montag bis Freitag ein 10-Minuten-Takt vorgesehen ist.

Hinweise auf diese Taktausdünnung erhielten die Fahrgäste an den Aushängen an den Haltestellen. Was sie aber nicht erfuhren, waren die Abfahrtszeiten. Man hat einfach keine geänderten Fahrpläne aufgehängt.

Im Abschnitt Gehrenseestraße-- Pasedagplatz fuhr die dann als Linie 27 verkehrende M 17 um 10 Minuten vom Fahrplan versetzt. Auch dies erfuhren die Fahrgäste nur aus dem Bauaushang. Warum dies gemacht wurde, entzieht sich unserer Kenntnis, einen logischen Grund kann man nicht erkennen.

Beschildert wurden die Fahrzeuge wie folgt:

- Falkenberg--Gehrenseestraße: M 17 S Schönevide
- Gehrenseestraße--Pasedagplatz: 27 Weißensee, Pasedagplatz
- Pasedagplatz--Hauptstraße/Rhinstraße: 27 Krankenhaus Köpenick (Die Umschilderung erfolgte nach Abfahrt aus der Haltestelle Hauptstraße/Rhinstraße)



BVG	
Ist-Abfahrtszeiten	
U Tierpark (Berlin)	
Datum: 11.05.2012, 05:20:14	
Fahrten von Haltestelle / Mast: 309205	
05:29	Tram E Stadtrundfahrt
05:36	Tram E Stadtrundfahrt
05:39	Tram E Stadtrundfahrt
Fahrten von Haltestelle / Mast: 309248	
05:23	Tram E Gehrenseestr.
05:30	Tram E Gehrenseestr.
05:37	Tram E Gehrenseestr.

Beim Abfragen der Ist-Abfahrtszeiten, hier die Haltestelle U-Bf Tierpark, wurde die Linie E mit dem Ziel S Karlshorst als »Stadtrundfahrt« angegeben. Erst ein paar Tage später wurde dies geändert. (mobil.bvg.de)



Dieser Gleiswechsel wurde 2008 von der BVG zum Wenden vor den Brücken am Bahnhof Karlshorst eingebaut. Hier kehren jetzt die Linien E und 37. (Foto: Michael Dittrich)

IGEB-Bewertung SEV Karlshorst		
Aspekt	Bewertung	Note (1-6)
Zeitraum	10. Mai 2012 bis 15. Mai 2012	
Rechtzeitige und verständliche Baustellenkommunikation	im Falblatt Bauinfo Straßenbahn	2
Informationen an den Haltestellen	unvollständig und falsch	5
korrekte Fahrplanaushänge	nein	6
Beschilderungen an den Zügen	außer Linie E falsch und irreführend	5
Information in den Zügen	unvollständig und falsch, Linienverlaufsanzeigen fehlten	6
Wegeleitung an den Umsteigehaltestellen	nicht vorhanden	6
Taktung	versteckte Taktausdünnung auf allen Abschnitten	6
Wegführung	bis an die Baustelle herangefahren statt staugeplagter SEV	2+
Gesamtnote	Falsche Fahrgastinformation auf unterstem Niveau	5

Hauptstraße/Rhinstraße--Falkenberg: M 17 Falkenberg

Abschnitt Gehrenseestraße-- S-Bahnhof Karlshorst

Da am S-Bahnhof Karlshorst keine Wendeschleife vorhanden ist und die Züge dort umkehrten, wurde der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen erforderlich. Dazu wurde eine Linie E in Betrieb genommen, die den Abschnitt befuhr. Als Verstärkung kam ab Allee der Kosmonauten/Rhinstraße dann die Linie 37 vom Bahnhof Lichtenberg hinzu, die ebenfalls mit Zweirichtungsfahrzeugen befahren wurde.

Auch hier war die Fahrgastinformation mehr als dürftig. Fahrplanaushänge über die Linie E und deren Abfahrtszeiten gab es keine. Die Linie E verkehrte teilweise im 5-Minuten-Takt (Freitag und Montag) und am Sonnabend und Sonntag unregelmäßig in einem durchschnittlichen 7,5-Minuten-Takt.

Die Hinweistafeln wurden nur spärlich angebracht und verwiesen, wie auf den anderen Abschnitten auch, auf die dürftigen Aushänge an den Haltestellenmasten.

Am S-Bahnhof Karlshorst mussten die Fahrgäste dann aussteigen und zu Fuß bis zur Haltestelle Treskowallee/Ehrlichstraße der Linie 21 laufen. Laut Hinweisschild an der Haltestelle S-Bahnhof Karlshorst sollen es ca. 400 Meter sein.

Beschildert wurden hier die Züge mit den Zielen ihrer Endstation (S Karlshorst, Gehrenseestr. bzw. Bahnhof Lichtenberg). Zumindest anfänglich wurden die Züge der Linie im Internet mit dem Ziel »Stadtrundfahrt« versehen - verwirrend für die Fahrgäste und peinlich für die BVG.

Abschnitt (Blockdammweg)--Ehrlichstraße-- S-Bahnhof Schöneweide bzw. Krankenhaus Köpenick

Auf diesem Abschnitt verkehrten nur die Linien M 17, 21 und 27. Die Linie 37 wurde ersatzlos gestrichen. Auch hier fuhr die Linie M 17 nur in einem 20-Minuten-Takt statt des 10-Minuten-Taktes, der hier sogar täglich vorgesehen ist. Das heißt, hier wurden 6 Fahrten je Stunde ersatzlos gestrichen.

Aus Richtung Schöneweide kommend fuhren die Linien M 17 und 27 zur Wendeschleife Blockdammweg. Das wollte man den Fahrgästen aber nicht mitteilen, und so wurde folgendermaßen beschildert:

- S Schöneweide--Hegemeisterweg: M 17 Falkenberg
Krankenhaus, Köpenick--Hegemeisterweg: 27 Weißensee, Pasedagplatz

Nach Verlassen der Haltestelle Hegemeisterweg erfolgte die Umschilderung auf Blockdammweg.

Die Linie 21 fuhr in ihrer originalen Linienführung und wurde auf Doppeltraktionen verstärkt.

Bewertung

Hier hat die BVG bei der Baustellenkommunikation auf ganzer Linie versagt. Das Fahrkonzept war kompliziert und die unsinnige Beschilderung und dürftige Information hat das Ganze dann noch schlimmer gemacht.

Dabei widerspricht das, was hier praktiziert wurde, sogar der BVG-eigenen Beschilderungspolitik. Denn laut der soll zwar das tatsächliche Fahrtziel mit dem planmäßigen überschrieben werden, jedoch nur, wenn die Reisekette durchgängig sichergestellt ist. Das ist hier jedoch nicht der Fall. So musste eine Haltestelle zu Fuß zurückgelegt werden, und in einem Bereich verkehrte statt der M 17 und 27 eine andere Linie E.

Fahrplanaushänge sind kein freiwilliger Service der BVG. Die BVG ist gemäß Personenbeförderungsgesetz verpflichtet, für den Linienverkehr an den Haltestellen gültige Fahrpläne aufzuhängen. Es sei denn, es handelt sich um kurzfristige Störungen wie Demonstrationen oder Havarien. Das war hier aber eindeutig nicht der Fall, da die Arbeiten in der Bauinfo der BVG angekündigt wurden. (md/hm)

Personenbeförderungsgesetz (PbefG)

§ 40 Fahrpläne - Der Fahrplan muss die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend.

- Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000917>.

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