

■ Service im Test

Erneut unzureichende Fahrgastinformation

aus SIGNAL 04/2012 (September 2012), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10001034)
IGEB Stadtverkehr

Ein Rückblick auf die BVG-Straßenbahnbaustelle am Knoten Mollstraße/Otto-Braun-Straße

Eine der am meisten befahren Straßenbahnkreuzungen ist der Knoten an der Mollstraße Ecke Otto-Braun-Straße. Hier kreuzen sich die Linien M 4, M 5, M 6 und M 8. Durch die vielen Fahrten waren die Gleise jetzt verschlissen und mussten ersetzt werden. Natürlich ist die Durchführung solcher Arbeiten nicht einfach. Warum man aber bei der BVG so oft die für die Fahrgäste ungünstigste Lösung wählt, ist nicht nachvollziehbar.

In den letzten Wochen wurde das Kreuz saniert und der Fahrgast mit umständlichen und teilweise unverständlichen Maßnahmen konfrontiert. Die Bauarbeiten fanden in mehreren Bauphasen statt, so dass diese nachfolgend auch einzeln betrachtet werden.

Zum Beginn brachte die BVG eine »Sonderbauinfo« heraus. Diese hatte aber leider den Schönheitsfehler, nur die ersten beiden Bauabschnitte zu umfassen. Hier wäre es besser gewesen, die gesamten Baumaßnahmen abzubilden und damit den Fahrgästen einen Gesamtüberblick zu geben. Es wurde lediglich im Eingangstext auf das für den 5. August 2012 geplante Ende hingewiesen. Die regulären Bauinfos sind in den Fahrzeugen in der Regel erst mehrere Tage nach Monatsbeginn zu finden.

Erster Bauabschnitt: 11. bis 20. Juni

Ab dem 11. Juni 2012 wurde die Linie M 4 ab Moll-/Otto-Braun-Straße über Karl-Liebknecht-Straße--Memhardstraße zum S-Bahnhof Hackescher Markt umgeleitet. Die Linie M 8 wurde ab Landsberger Allee/ Petersburger Straße über Danziger Straße-- Greifswalder Straße zur Moll-/Otto-Braun- Straße geführt.

Die Linien M 5 und M 6 konnten regulär weiterfahren, da nur das Kreuz in der Straßenmitte betroffen war. Einen Ersatzverkehr richtete die BVG nicht ein, da die Linie M 4 an der Haltestelle Memhardstraße den Alexanderplatz erreicht bzw., wenn man denn wollte, an der Moll-/Otto-Braun-Straße in die Linien M 5 oder M 6 umsteigen konnte.

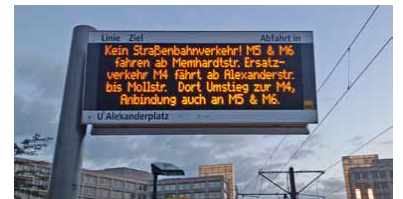
Die eigentlichen Bauarbeiten begannen aber aus unbekanntem Gründen erst am 13. Juni. So wurden zwei Tage lang völlig überflüssig Umleitungen gefahren.

Erfreulich war, dass die Fahrten auf den Umleitungstrecken an den Daisy-Anzeigern dargestellt wurden. Eine automatische Ansage der Bauarbeiten erfolgte nur selten. In den meisten Bahnen wurden die Haltestellen Moll-/ Otto-Braun-Straße bzw. Landsberger Allee/Petersburger Straße als gewöhnliche Haltestellen angesagt, ohne auf die abweichende Linienführung hinzuweisen. Dies erfolgte, wenn überhaupt, durch die Fahrer in einer mehr oder weniger verständlichen Ansage.

Zweiter Bauabschnitt: 20. Juni bis 5. Juli



Ein Zug der Linie M 4, beschildert mit dem Endziel Prenzlauer Berg, Arnswalder Platz wo er auch hinfuhr. Leider schilderten dies nur wenige Züge. (Foto: Michael Dittrich)



Gut gemeint, aber schwer verständlich und falsch: Der M4-SEV fuhr bis zur Danziger Straße - die Korrektur benötigte mehrere Tage. Die BVG muss sich bei Laufzeilen und Störungstexten dringend weiter verbessern! (Foto: Tom Gerlich)



Straßenbahn-Haltestelle U Alexanderplatz. Im Hintergrund die nachträglich eingeführte und sofort angenommene SEV-Haltestelle. Die kaum erkennbare Wegeleitung (grau auf grau) zur Haltestelle Memhardstr. wurde daran nicht angepasst, aber wohl so interpretiert. Warum gab es keine gelben Fußtapsen, wie sie bei der U-Bahn inzwischen üblich sind? (Foto: Tom Gerlich)

Eigentlich sollte nun die Linie M 4 wieder über den Alexanderplatz fahren können, aber wegen Problemen mit der Lichtsignalanlage an der Moll-/Otto-Braun-Straße musste die Umleitung beibehalten werden. Gleichzeitig wurden auch die Linien M 5 und M 6 umgeleitet. Diese fuhren, wie im ersten Bauabschnitt die Linie M 8, ab Landsberger Allee/Petersburger Straße über Danziger Straße--Greifswalder Straße zur Moll-/Otto-Braun-Straße. Ab da fuhren die Bahnen dann ebenfalls die Umleitung über Karl-Liebknecht- und Memhardstraße zum S-Bahnhof Hackescher Markt. Zum Glück wurde diese Umleitung am nächsten Tag, also am 21. Juni, aufgehoben, und die Linien M 4, M 5 und M 6 fuhren wieder über den Alexanderplatz.

Die Linie M 8 wurde ab dem 20. Juni auf dem Abschnitt Landsberger Allee/Petersburger Straße bis S-Bahnhof Nordbahnhof durch Busse ersetzt. Ein Grund war nicht zu erkennen.

Die Information für Fahrgäste an den Haltestellen am S-Bahnhof Nordbahnhof war verwirrend und unzureichend. So wurde im Haltestellenkubus der Straßenbahn der alte Fahrplan der M 8, gültig bis 19. Juni 2012, aufgehängt, und an einer separaten Haltestelle hing ein Fahrplan, bei dem sämtliche Fahrzeiten fehlten.

Die Haltestellen waren auch nicht immer optimal aufgestellt worden. So mussten die Fahrgäste der Linie M 8 an der Ersatzhaltestelle in der Danziger Straße aussteigen. Wer dann zur M 8 in Richtung Ahrensfelde wollte, musste über zwei Kreuzungen laufen und verpasste mit ziemlicher Regelmäßigkeit die Bahn, musste also bis zu 10 Minuten warten.

Die Beschilderung der Züge und der Daisy-Anzeiger für die M 8 war noch verwirrender. Seit über einem Jahr endet diese Linie am S-Bahnhof Nordbahnhof. Während dieser Bauphase wurde aber das »alte« Ziel U-Bahnhof Schwartzkopffstraße geschildert.

Für die Linien M 5 und M 6 wurde ebenfalls ein SEV zwischen Landsberger Allee/Petersburger Straße und Moll-/Otto-Braun- Straße eingerichtet. Diese hielten in beiden Richtungen in der Danziger Straße und waren nach kurzem Fußweg von und zur Straßenbahn gut erreichbar.

Wegen Arbeiten an einem Gleichrichterwerk wurde in der Nacht vom 5. Juli, 22 Uhr bis 6. Juli, 4 Uhr der gesamte Straßenbahnverkehr eingestellt. Der SEV wurde bis S-Bahnhof Hackescher Markt verlängert.

Dritter Bauabschnitt: 6. bis 17. Juli 2012

Bei diesem Bauabschnitt wurden die Linien M 5 und M 6 ab Moll-/Otto-Braun-Straße über Karl-Liebknecht- und Memhardstraße zum S-Bahnhof Hackescher Markt umgeleitet. Die Linien M 4 und M 8 verkehrten auf ihren regulären Wegen.

Während die Haltestelle Memhardstraße ja direkt am Alexanderplatz liegt, wurde in der Bauinfo Juli 2012 folgende Fahrempfehlung gegeben: »Bitte nutzen Sie zur Weiterfahrt zwischen Mollstr./Otto-Braun-Str. und S+U-Bhf. Alexanderplatz die M 4.« Warum wurde hier nicht auf die Haltestelle Memhardstraße hingewiesen?

Wie auch in den Bauabschnitten zuvor wurden auf der Umleitungsstrecke die Fahrten der M 5 und M 8 angezeigt. Die Hinweise an der Haltestelle S+U-Bhf. Alexanderplatz waren aber mehr als dürftig. Auf der großen Hinweistafel wurde, wie seit kurzem anscheinend üblich, auf die kleinen Aushänge an den Haltestellen hingewiesen. Diese waren aber nur für ortskundige Fahrgäste verständlich.

An den Daisy-Anzeigern gab es neben der Laufschrift eine Wechselanzeige. Leider hatte man »vergessen«, den Hinweistext einzugeben. So verschwand also jegliche Information an der Anzeige.

Vierter Bauabschnitt: 17. bis 21. Juli 2012

Da nun die Gleise der M 4 erneuert werden mussten, wurde für die Linie M 4 ein SEV zwischen Greifswalder Str./Danziger Str. und Moll-/Otto-Braun-Straße eingerichtet. Leider wurde versäumt, die Linie M 4 über die Danziger Straße zur Landsberger Allee und dann im Zuge der Linien M 5/M 6 zum S-Bahnhof Hackescher Markt umzuleiten. Bei einem 5-Minuten-Takt, den die Linie M 4 in den Ferien fährt, wäre das möglich gewesen. Ab Moll-/Otto-Braun-Str. wurde auf die Linien M 5 und M 6 verwiesen, die weiterhin nicht über den Alexanderplatz fahren. Die Fahrgäste mussten also an der Haltestelle Memhardstraße aussteigen.

Warum man die M 4-SEV-Busse nicht wenigstens zur N5-Nachtbushaltestelle am U-Bahnhof Alexanderplatz geleitet hat, ist nicht nachvollziehbar. Immerhin fuhr der SEV - wie sonst die Straßenbahn - alle 5 Minuten.

Die Beschilderung der Fahrzeuge und Daisy-Anzeigen der M 4 in Richtung S-Bahnhof Hackescher Markt war mehr als verwirrend: An jedem zweiten Zug wurde bis Antonplatz Greifswalder Str./Danziger Str. geschildert, danach wurde auf Prenzlauer Berg, Arnswalder Platz umgeschildert. Wieso man diese verwirrende Anzeige verwendete, kann nicht nachvollzogen werden.

Auf der Linie M 5 wurden für die Fahrten zum S-Bahnhof Hackescher Markt lange Flexity eingesetzt und auf den HVZ-Verstärkern Tatra in Doppeltraktion. Die Linie M 6 wurde auf den Fahrten von/zur Schwartzkopffstraße mit GT6-Doppeltraktionen bedient, dafür fuhren die Bahnen zum S-Bahnhof Hackescher Markt mit Tatra-Doppeltraktionen.

Am S-Bahnhof Hackescher Markt wurde auf den Daisy-Anzeigern in der Laufschrift lediglich die Umleitung der Linien M 5 und M 6 angezeigt, nicht aber das Ausbleiben der M 4. Auch Servicepersonal suchte der Fahrgast vergeblich. So haben viele vergeblich auf eine Bahn der Linie M 4 gewartet.

Fünfter Bauabschnitt: 21. bis 30. Juli 2012

Der SEV der M 4 wurde bis zum U-Bahnhof Alexanderplatz verlängert. Dabei verkehrte der Bus von der Moll-/Otto-Braun-Straße über die Karl-Liebknecht-Straße zur Alexanderstraße. Seine Haltestelle befindet sich an der Nachtbushaltestelle des N5. Von da fuhr der Bus dann über die Otto-Braun-Straße zum Knoten Moll-/Otto-Braun-Straße und weiter zur Greifswalder/Danziger Straße.

In Richtung Alexanderplatz wurden die Busse als M 4 mit Ziel »U Alexanderplatz« beschildert, in der Gegenrichtung Schienenersatzverkehr, Richtung Falkenberg. Warum dies nicht von Anfang so gemacht wurde, versteht wohl nur die BVG.

Auch bei der Straßenbahn wurden Verbesserungen vorgenommen. Die anfänglich uneinheitliche Beschilderung an den Fahrzeugen und Daisy wurde einheitlich auf »S Hackescher Markt« geändert.

Sechster Bauabschnitt: 30. Juli bis 9. August 2012

Im letzten Abschnitt der Bauarbeiten gab es nur wenige Änderungen. Die Linie M 4 verkehrte ebenso wie im Abschnitt zuvor. Lediglich die Linien M 5 und M 6 verkehrten nun wieder planmäßig über den Alexanderplatz. Der Fahrzeugeinsatz wurde nicht geändert. Auf der M 5 waren überwiegend lange Flexity und auf der M 6 GT6N- und KT4D-Doppeltraktionen im Einsatz.

Erst am 3. August 2012 informierte die BVG per Pressemitteilung, was bereits seit dem 31. Juli an den Daisy-Anzeigern zu lesen war: Die Bauarbeiten enden noch nicht am 5. August, sondern dauern bis 9. August 2012 Betriebsbeginn. Diese kleine Verzögerung war vor allem deshalb ärgerlich, weil der 6. August erster Schultag nach den Sommerferien war. Begründet wurde der Verzug mit Problemen in der Verkehrsführung - was auch immer damit gemeint war - und mit einer bisher unbekanntem unzulässigen Rohrkreuzung von Wasser- und Gasleitungen, welche unbedingt beseitigt werden musste.

Seit dem 6. August 2012 ist der Einsatz der GT6N-Doppeltraktionen auf der M 6 Geschichte. Hier werden wieder die viel zu kleinen Solo-GT6 eingesetzt.

Die Linie M 4 verkehrt weiterhin im 5-Minuten-Takt, obwohl die Ferien beendet sind! Auf dem Ast nach Falkenberg konnten GT6N-Doppeltraktionen gesichtet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001034>.

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