

■ Nahverkehr

## Verkehrspolizei schickt BVB-Fahrgäste in den Stau

aus SIGNAL 09/1991 (Dezember 1991), Seite 10 (Artikel-Nr: 10001438)

IGEB

Baumaßnahmen sind ein ständiges Ärgernis bei der Straßenbahn, erst recht dann; wenn sie so ablaufen, wie bei der Erneuerung des ca. 200 m langen Gleisabschnittes in der Konrad-Wolf-Straße (Bezirk Hohenschönhausen) zwischen Ho-Chi-Minh- und Altenhofer Straße. Die abgenutzten Großverbundplatten und Weichenanlagen waren zu entfernen und neue Gleise aus westlicher Produktion in soliderer Bauweise zu verlegen. Während aber andere Straßenbahnbetriebe noch wesentlich längere Abschnitte nach nur einer Wochenendsperrung wieder in Betrieb nehmen, reichten den BVB trotz Baufreiheit zu beiden Seiten die angesetzten 10 Tage nicht. Es mußten weitere 6 Tage zugegeben werden, bis die Strecke am 28. Oktober endlich wieder in Betrieb genommen werden konnte. So wurden die Fahrgäste der Tramlinien 6, 11, 12, 14, 15, 63, N55 und N93 für über zwei Wochen auf den sehr unattraktiven Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen verwiesen.

Die Busse fuhren ab Dimitroffstraße über die Leninallee bis Gleisdreieck Ferdinand-Schultze-Straße bzw. über Leninallee - Simon-Bolivar-Straße zur Konrad-Wolf-Straße. Zu den Hauptverkehrszeiten steckten die Wagen auf der Leninallee hoffnungslos im Stau. Dabei hätte den Fahrgästen wenigstens der am stärksten zugestaute Abschnitt der Leninallee erspart bleiben können, wenn die Verkehrspolizei sich nicht geweigert hätte, für die bestehende Gleisverbindung von der Hohenschönhauser in die Ho-Chi-Minh-Straße eine Grünphase im Ampelumlauf vorzusehen. Die Verkehrspolizei verbot gewissermaßen, daß die Straßenbahn die eigenen Gleise nutzt! Hätten die BVB diese Gleisverbindung befahren können, - wären durch gegenläufige Schleifenfahrten der zahlreichen Linien über Hohenschönhauser, Ho-Chi-Minh und Karl-Lade-Straße den BVB (und damit letztlich den Steuerzahleern) Mehrkosten für den SEV erspart geblieben wären die Haltestellen in der Hohenschönhauser Straße weiterhin bedient worden und wären vor allem 10.000en von Fahrgästen tagtäglich 2 km Stop and Go erspart geblieben.

Aufgrund des Fahrermangels bei den BVB und den Privatisierungsvorgaben für den Busverkehr wurden im SEV überwiegend Reisebusse eingesetzt, Darunter waren auch zahlreiche Doppeldecker, die mit ihren schmalen Einstiegen und beengten Innenräumen für einen zügigen Fahrgastwechsel völlig ungeeignet sind. Gehbehinderte können die steilen Einstiege bei Eindecker-Reisebussen kaum erklimmen, und Fahrgäste mit Kinderwagen haben ohnehin draußen zu bleiben. Lediglich vereinzelt fuhren für den Linienverkehr geeignete Standard- bzw. Standardgelenkbusse.

Nach Beendigung dieser insgesamt unerträglichen Situation ist das Ergebnis der langen Bauarbeiten wirklich dürftig. Vom Ausbau der Straßenbahn zur modernen Tram ist noch wenig zu spüren. Zwar wird durch die moderne Weichensteuerung das anachronistische Begegnungsverbot für Bahnen, die bei falscher Weichenstellung zusammenstoßen könnten, aufgehoben worden, aber es wurde z.B. die Chance nicht genutzt, das stadteinwärts führende Gleis durch einen Bordstein von der Kfz-Spur

abzutrennen. Hier wird die Straßenbahn weiter durch Lkw`s behindert, die mit zu großem Abstand vom rechten Fahrbahnrand an der Ampel warten. Und schließlich erfolgen die Abbiegevorgänge an der Altenhofer Straße weiter «auf Sicht«, wobei Jedesmal ungewiß ist, ob die Kraftfahrer das Schild «der Straßenbahn Vorfahrt gewähren" auch ernst nehmen.

Nach dem Beispiel Konrad-Wolf-Straße muß man für die bevorstehenden umfangreichen Sanierungsarbeiten der nächsten Jahre Schlimmes befürchten, Sowohl hinsichtlich der Dauer der Bauarbeiten, der Organisation des SEV durch BVB und Polizei wie auch hinsichtlich des Ergebnisses der Sanierung müssen alle Beteiligten noch eine Menge dazulernen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001438>.

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