

■ Bauen bei der Straßenbahn

Es geht auch anders als in Berlin!

aus SIGNAL 05/2013 (November 2013), Seite 12-13 (Artikel-Nr. 10003164)
DBV Potsdam-Mittelmark

Bauen bei der Straßenbahn in Potsdam

Wiederholt wurde über die mangelhafte Organisation der Schienenersatzverkehre bei der Berliner Straßenbahn berichtet, zuletzt von der M 1 ([Signal 3/2013](#)). Von Pankow nach Potsdam sind es etwa 60 Minuten. Beim Vergleich, wie Bauzustände bei der Straßenbahn organisiert werden, scheinen jedoch Welten dazwischen zu liegen. Der nachfolgende Bericht soll Senat und BVG animieren, über den Berliner Tellerrand zu schauen.

Die Straßenbahn muss fahren - egal wie!

Mit Blick auf die aktuellen Baustellen im Potsdamer Stadtzentrum ist die Straßenbahn das einzige Verkehrsmittel überhaupt, um verlässlich von A nach B zu kommen. Aber auch unter normalen Zuständen ist sie das Rückgrat des Potsdamer Nahverkehrs. Entsprechend müssen die Betriebsunterbrechungen möglichst kurz gehalten werden. Bei Gleisarbeiten wird daher je nach Erfordernis eines von zwei Verfahren angewandt:

- Bauen unter rollendem Rad

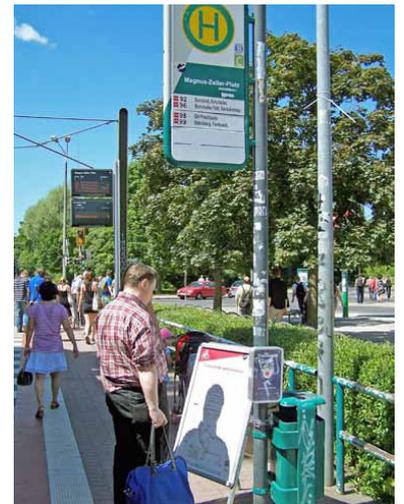
Im Zuge der Sanierung des Straßenbahnnetzes nach der Wende wurden die schon zu DDR-Zeiten eingebauten Gleiswechsel, welche sich an etwa jeder zweiten oder dritten Haltestelle befinden, nicht entfernt. Diese »Tradition« wurde auch bei allen Neubaustrecken fortgeführt. So kann bei Sperrung eines Richtungsgleises über eine Rangierfahrt auf das Gegengleis gewechselt werden. Für die Fahrgäste bedeutet das eine Fahrzeitverlängerung von ca. 2 Minuten, erspart diesen jedoch einen Umstieg in den Schienenersatzverkehr. Durch den dichten Abstand der Gleiswechsel kann problemlos mindestens ein 10-Minuten-Takt gehalten werden. Fallweise wird dieses Verfahren auch unter Zuhilfenahme von Bauweichen genutzt.

Bauen unter Totalsperrung als »Hau-Ruck-Maßnahme«

Dabei werden an verlängerten Wochenenden in Verbindung mit einem 24-Stunden-Baubetrieb Anschlüsse an Neubaustrecken oder Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Wohl prominentestes Beispiel hierfür ist der Anschluss der neuen Bahnhofsschleife im Jahr 1999 an das Bestandsnetz innerhalb von 72 Stunden. Für ein vergleichbares Berliner Bauvorhaben, den Umbau der Schleife an der Warschauer Straße im Zuge der Verlängerung der Straßenbahn über die Warschauer Brücke, »genehmigte« man sich eine Sperrung über mehrere Wochen.

Informationskampagnen

Aber auch eine noch so gut geplante Baumaßnahme ist für den Fahrgast ein Ärgernis, wenn er nichts davon erfährt. Diesbezüglich haben die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) schon Mitte der 1990er Jahre beim Umbau der Gleisanlagen am Platz der Einheit ihre Fähigkeiten bewiesen. Was damals mit einem Faltblatt begann (das Internet war zu jener Zeit noch kein Massenmedium), wurde sukzessive zu einer Kampagne weiterentwickelt, mit der alle denkbaren Kanäle (Presse, Internet, Dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen, Sonderpublikationen) bedient werden. Dass das Starten solcher Kampagnen auch sehr kurzfristig möglich ist, zeigt



Mit einer umfangreichen Informationskampagne wies der Verkehrsbetrieb in Potsdam auf eine Komplettspernung seiner wichtigsten Straßenbahnstrecke hin. (Foto: Benjamin Karl)



Auch in den Wagen wurden die Fahrgäste vorbildlich informiert. (Foto: Benjamin Karl)

eine Baumaßnahme im Juli 2013.

Von Null auf Streckensperrung in zehn Tagen!

Mit gerade 10 Tagen Vorlauf wurde die Erneuerung der Gleise im Bereich Heinrich-Mann-Allee/Friedhofsgasse bekannt gegeben. Es bleibt leider das Geheimnis der Potsdamer Stadtverwaltung, warum diese Maßnahme so kurzfristig kommuniziert wurde. Der Streckenabschnitt ist die Hauptschlagader des Netzes, und die Auswirkungen dieser Baumaßnahme bedeuteten nicht weniger als eine betriebliche Teilung des Straßenbahnnetzes in ein Nordnetz und ein Südnetz. Neben den Fahrgastbelangen waren damit einige betriebliche Herausforderungen zu meistern - nebst der Einrichtung einer provisorischen Abstellanlage im Bereich der Viereckremise.

Insofern verdient die vom Verkehrsbetrieb Potsdam umgesetzte Informationskampagne größten Respekt! Dabei wurde das gesamte Programm abgeliefert: Dem Newsletter am Tage der Bekanntmachung folgten die Pressemitteilung und der Lauftext an der Haltestelle. Innerhalb von vier Tagen wurde ein Faltblatt erstellt, gedruckt und in Umlauf gebracht. Dieses enthielt neben der Route und den Fahrzeiten des SEV einen Netzplan mit allen Umleitungen sowie einen Umgebungsplan für den Magnus-Zeller-Platz. Hier gab es mehrere Abfahrtspositionen, die für SEV-Busse infrage gekommen wären.

Im Nordnetz führen alle Straßenbahnen wie gewohnt und endeten am Hauptbahnhof. Im Südnetz wurden die Linien 91 und 92 am Magnus-Zeller-Platz miteinander verknüpft. Der SEV fuhr als Ringlinie vom Hauptbahnhof ohne Halt über die Nuthestraße zum Magnus-Zeller-Platz. Dort fand die Verknüpfung mit der Straßenbahn in Richtung Kirchsteigfeld und Bahnhof Rehbrücke statt. Auf dem Rückweg zum Hauptbahnhof bediente der SEV die stadteinwärtigen Haltestellen in der Heinrich-Mann-Allee.

Unfreiwillige Generalprobe

Beginnen sollte die Sperrung am 17. Juli gegen 20 Uhr. Nicht wenige Potsdamer wunderten sich im morgendlichen Berufsverkehr, ob sie sich verlesen oder im Tag vertan hätten. Der für den Abend angekündigte Ersatzverkehr bestand bereits. Hintergrund war jedoch ein Lkw, der sich in das schon geöffnete Gleisbett »verirrt« hatte. Das Gleis an dieser Stelle wurde dabei derart beschädigt, dass noch gerade die für das Nordnetz benötigten Züge passieren konnten. Im Anschluss daran erfolgte aufgrund mangelnder Betriebssicherheit die sofortige Sperrung. Leider konnten nicht sofort die erforderlichen Busse für den SEV bereit gestellt werden, sodass es in der Übergangsphase zu längeren Wartezeiten kam. Für den weiteren Verlauf jedoch erwies sich das erdachte Konzept als gleichermaßen fahrgastfreundlich und betriebssicher.

Den Fahrgast an die Hand genommen!

An beiden Endpunkten des SEV wurden die Fahrgäste durch erkennbares Personal in Empfang genommen und auf den richtigen Weg geleitet. Ebenso gab es auffällig platzierte Aufsteller mit den wichtigsten Informationen. Die veränderten Fahrpläne

(einschließlich der des SEV!) waren in der VBB-Fahrinfo abrufbar. Die Beschilderungen der Fahrzeuge stimmten überein mit jenen aus dem Flyer und fügten sich zu einer Wegeleitkette zusammen, die auch ohne Fahrgastabitur leicht verständlich ist! Die Anschlüsse von und zum SEV wurden jeweils abgewartet, und zwar auch so, dass langsame Menschen eine Chance hatten.

Paralleluniversum Potsdam?

Nicht nur bei der Organisation von Bauzuständen fallen Details auf, die aus Potsdamer Sicht Fragen nach der tatsächlichen Stellung des Berliner ÖPNV aufwerfen. So fahren die neusten Straßenbahnen in Berlin mit inzwischen über 15 Jahre alten Fahrkartenautomaten durch die Gegend. Geldscheinannahme, VBB-Sortiment? Fehlanzeige! In Potsdam ist nun die dritte Generation Fahrkartenautomaten in Betrieb, die all das und sogar eine Zahlung mit EC-Karte möglich macht. Seit Jahren sind in Potsdam ebenso Fahrkartenautomaten in Bussen Standard. Hingegen werden der BVG Gelder für Verspätungen gekürzt, während die Busse ausgerechnet wegen des Fahrkartenverkaufs beim Fahrer nicht von der Haltestelle loskommen. Als in Berlin medienwirksam die große Beschleunigung der Straßenbahn angekündigt wurde, war die Bevorrechtigung an allen Ampeln in Potsdam bereits Grundausstattung.

Warum bisher offensichtlich kein oder nur wenig Wissenstransfer stattfand, bleibt ein Rätsel, Ideen für Verbesserungen gab es in der Vergangenheit genug! Und anders als in der Schule ist hier abgucken erlaubt! (bk)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003164>.

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