

■ Nahverkehr

Das Beispiel Adlershof Ein (weiterer) Beitrag zur "Anti-Tram-Politik" in Berlin

aus SIGNAL 09-10/1994 (Dezember 1994), Seite 18-19 (Artikel-Nr. 10003344)
IGEB

"Erfolgreiche Proteste: Tram 84 verkehrt nun doch bis zum S-Bf Adlershof konnte in SIGNAL 1/93 gemeldet werden, allerdings verknüpft mit der Forderung, daß die notwendige Gleisschleife am S-Bf Adlershof oder in dessen Nähe nun endlich gebaut wird. Der Wert und die Glaubwürdigkeit der Entscheidung zur Weiterführung des Betriebes auf der 84 wird daran zu messen sein."
Doch weil Glaubwürdigkeit für den Verkehrssenator offensichtlich kein erstrebenswertes Ziel ist, wurde keine Gleisschleife gebaut, vielmehr geschah ein Jahr später das, was Ende 1992 noch verhindert werden konnte: Die inzwischen als Linie 60 verkehrende Tram wurde zwischen Schloßplatz und S-Bf Adlershof eingestellt. Dies geschah am 24.1.1994 laut BVG "bis auf weiteres". Der Grund: Tiefbauarbeiten der Wasserwerke unter der Eisenbahnbrücke am S-Bf Adlershof. Ein unvermeidbarer Sachzwang - oder willkommener Anlaß, das durchzusetzen, was ein Jahr zuvor nicht gelang?

Die Führung der Restlinie erfolgte ab Januar 1994 im Tagesverkehr zum Betriebshof Köpenick und im Spät- und Wochenendverkehr zum Krankenhaus Köpenick. Für die Fahrgäste eine schwer faßbare Situation, aber betriebstechnologisch nicht anders lösbar. Der Schienenersatzverkehr (SEV) wurde vom Betriebshof Köpenick nach Adlershof geführt. Anfangs kamen Ikarus-Gelenkbusse zum Einsatz, eingedenk des bei der Tram gewohnten Fahrgastaufkommens. Als bald aber erwiesen sich normale Eindecker in der Kapazität als ausreichend - ein weiterer Beweis für die Akzeptanz der Straßenbahn trotz bislang eingesetzter unkomfortabler Reko-Zweiachser. Die Verlässlichkeit der Tram war trotz des Im-Stau-Stehens in der Dörpfeldstraße immer noch höher, da der Rest der Strecke auf besonderem Gleiskörper geführt wird. Auch der nun gebrochene Verkehr auf der Linie 60 wirkt sich auf die Benutzung negativ aus.

Von Beginn an schlechte Fahrgastinformation

Die Information für die Fahrgäste war und ist bescheiden. Am Schloßplatz verkündet immerhin eine große Tafel den aktuellen Fakt. Die Züge wurden lange Zeit weiter mit der normalen Beschilderung bestückt, ohne Hinweis auf Abweichungen. Am Schloßplatz müßten das Fahrpersonal und theoretisch die Betriebsaufsicht die Fahrgäste über die Unterbrechung informieren - eine unzumutbare Situation für Fahrgäste wie Personal. Dies sei hier nochmals hervorgehoben, damit bei künftigen Baumaßnahmen (auch kurzfristigen!) sich derartiges nicht wiederholt.

Auch die Fahrgastinformation entlang der gesperrten Strecke war und ist unzureichend. In der Dörpfeldstraße werden die in Straßenlage befindlichen Haltestellen normal bedient, hier bedarf es keines weiteren Aufwandes. Anders sieht es bei den Haltestellen Ottomar-Geschke-Straße und S-Bf Spindlersfeld aus, die außerhalb des Straßenlandes liegen. Bei ersterer wurden noch nicht einmal die H-Schilder entfernt, die Haltestelle sieht aus, als würde hier jeden Moment eine Bahn



(Foto: Marc Heller)



(Foto: Marc Heller)



Seit fast einem Jahr gibt es Straßenbahnersatzverkehr in der Ottomar-Geschke- und der Dörpfeldstraße. Aber bis heute hat es die BVG nicht geschafft, alle Tram- und Bushaltestellen entsprechend zu kennzeichnen. Weder an der Tram-, noch an der Nachtbushaltestelle Ottomar-Geschke-Straße gibt es irgendeinen Hinweis, daß hier derzeit keine Straßenbahnen, sondern Busse verkehren. (Foto: Marc Heller)



Endstelle der Linie 60 am S-Bf Adlershof, zur Zeit außer Betrieb. Spätestens seit 1992 steht fest, daß diese nur von Zweirichtungsfahrzeugen nutzbare Endstelle durch eine Wendeschleife ersetzt werden muß, doch der Berliner Senat hat deren Bau mit immer neuen Argumenten verzögert und bis heute nicht mit den Bauarbeiten begonnen! (Foto: Ivo Köhler)

halten. Kein Hinweis auf Bauarbeiten! Der SEV-Bus hält dafür an der Nachtwagenhaltestelle, die aber keinen Hinweis auf die SEV-Bedienung enthält. Am S-Bf Spindlersfeld wurden immerhin die "H" der Tram entfernt, aber das war es dann. Auch wenn sich tägliche Benutzer (so sie noch kommen) an die Situation notgedrungen gewöhnt haben, so bleibt es eine Zumutung für Ortsfremde und Gelegenheitsfahrgäste, die sich vielleicht gerade einmal entschlossen haben, auf ihr Auto zu verzichten - und diesen Entschluß wohl bitter bereuen, weil sie die Orientierung verlieren.

Im Mai passierte nichts

BVG-intern war anfangs eine Wiederinbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Mai 1994 avisiert worden. Doch als der Mai da war, schlugen zwar die Bäume planmäßig aus, aber die Tram fuhr nicht. Die genannte Baustelle wurde nicht fertig. Das schaffte man dann endlich Ende August. Doch es geschah Seltsames: Dort, wo stadteinwärts ein Gleis lag, lächelte eine provisorische Schwarzdecke den überraschten Betrachter an. In diesem Moment glaubte wohl keiner mehr an die Wiederaufnahme des Betriebes. Mittlerweile war jedoch einiges über das weitere Vorgehen zu erfahren. So planten die Wasserwerke für das IV. Quartal 1994 weitere Arbeiten in der Dörpfeldstraße, die eine nochmalige Sperrung erfordert hätten. Auch sollten bei dieser Gelegenheit partiell Gleiserneuerungen stattfinden. Eine kurzfristige Inbetriebnahme und dann erneute Sperrung wurde verworfen, da das erst recht niemand begriffen hätte.

Zu begreifen schienen die Verantwortlichen aber endlich das Problem Wendeschleife. Deshalb sollte parallel zu den anderen Arbeiten der überfällige Bau derselben in Angriff genommen werden. Geplant wurde (und wird), im Anschluß an den jetzigen Haltestellenbereich eine zweigleisige Schleife auf dem früheren DFF-Gelände zu bauen, desweiteren ein neues Gleichrichterwerk, mit dem das bisherige leistungsschwache mobile Unterwerk an der ehemaligen Haltestelle Benzolwerk ersetzt wird. Es sollen damit die Voraussetzungen geschaffen werden, auch auf der Linie 60 modernere Fahrzeuge einzusetzen. Erfreulich.

Weniger erfreulich ist, daß der Baubeginn nun schon wieder auf das I. Quartal 1995 verschoben wurde! Begründet wurde dies zunächst mit Verzögerungen beim Baubeginn Dörpfeldstraße. Inzwischen ist die Katze aber aus dem Sack: Obwohl seit Stilllegung der Strecke nach Altglienicke Ende 1992 jedermann um die Dringlichkeit der Wendeschleife wußte, stand nun plötzlich kein Geld zur Verfügung. Deshalb ist zum Jahresende mit der Wiederaufnahme des (für die BVG teureren) Betriebes mit Zweirichtungswagen zu rechnen - was im übrigen schon längst hätte geschehen können, denn das "vergessene" Gleis unter der Eisenbahnbrücke wurde inzwischen eingebaut, und ein neuer Fahrleitungsmast wurde gesetzt. Zur Erinnerung: Im Februar 1994 antwortete Bausenator Nagel auf eine Kleine Anfrage zur Wendeschleife, voraussichtlicher Baubeginn sei im Frühjahr 1994 und die Inbetriebnahme nach ca. 5 Monaten Bauzeit.

Fazit

Festzuhalten bleibt, daß der Berliner Senat den Neubau der dringend benötigten Wendeschleife nun schon über drei Jahre hinweg verschleppt und verzögert und daß

die Gefahr einer schleichenden Stilllegung der Straßenbahn nach Adlershof noch immer nicht gebannt ist. "Tram-Demontage schreitet voran", lautete die Überschrift der Titelgeschichte in [SIGNAL 9-10/92](#). Darin stand u.a.: "In West-Berlin hat es das alles schon einmal gegeben und endete vor 25 Jahren mit der letzten Straßenbahnfahrt. Der Unterschied: Damals stimmten Reden und Handeln überein. Heute wird uns erzählt, daß die Tram erhalten und ausgebaut werden soll, tatsächlich aber wird sie demontiert." Heute, zwei Jahre später, ist die damalige SIGNAL-Analyse einer verlogenen Straßenbahn-Politik leider unverändert aktuell.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003344>.

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