

■ Nahverkehr

## Das Leben ist eine Baustelle\* - insbesondere für Straßenbahnfahrgäste

aus SIGNAL 03/1997 (April 1997), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10003601)  
IGEB

**Daß das Berliner Straßenbahnnetz saniert werden muß, ist unstrittig. Doch die Art und Weise, wie das geschieht, ist dilettantisch und fahrgastfeindlich. Dabei interessiert es die Fahrgäste herzlich wenig, wer dafür verantwortlich ist. Klar ist nur, daß alle Verantwortlichen den Berliner Straßenbahnfahrgästen mehr Einschränkungen zumuten, als erforderlich wäre, und daß sich in nahezu jeder Stadt Beispiele finden lassen, daß es auch anders geht. Doch ein Umdenken ist in Berlin (noch?) nicht erkennbar.**

Stellen Sie sich vor, Ihr Wohnungsvermieter meldet sich im Februar mit der Mitteilung, neue Rohre verlegen zu müssen. Eine Woche, nachdem die Bauarbeiter weg sind, werden die Wände wieder aufgestemmt, um neue Elektroleitungen zu legen. Sie haben den Staub gerade beseitigt, da hat er wieder etwas Geld übrig und baut neue Fenster ein. Jetzt denken Sie, ist es aber langsam genug. Aber nein, einen Monat später stehen wieder Bauarbeiter vor der Tür und verlegen noch ein paar Meter Wasserrohr und Elektroleitung neu, weil damals das Geld nicht reichte. Spätestens jetzt werden Sie sich nach einer neuen Wohnung umsehen, vielleicht auch die Zeitung oder das Fernsehen bemühen. Nachdem das Fernsehen weg ist und der Vermieter Besserung gelobt hat, steht wieder ein Bautrupp vor der Tür und stemmt Wände auf. Wie würden sie jetzt reagieren?

Oder stellen Sie sich vor, Sie wohnen in der Danziger oder der Warschauer Straße und benutzen mehr oder weniger oft die Straßenbahn. Die Linie 20 zum Beispiel, um mal ein völlig willkürlich gewähltes Beispiel zu verwenden. In verschiedenen Abschnitten wurden zwischen 1988 und 1990 die Gleise von Danziger Straße/Lychener Straße bis Bersarinplatz erneuert. 1994 wurde der Ersteinsatz von Niederflurwagen konkret, wofür vor allem eine Anpassung der Bahnsteigkanten erforderlich war. Obwohl bei Straßenbahngleisen von einer Liegedauer von mindestens 20 Jahren ausgegangen wird, erfolgte umfangreicher Gleisbau auf den erst vier bis sechs Jahre alten Abschnitten. Zum Teil gab es Qualitätsmängel aus DDR-Zeiten, zum Teil sollten Anpassungsarbeiten und Streckenkorrekturen erfolgen. Interessanterweise wurde der eigentlich am ehesten bedürftige, auf Großverbundplatten liegende Abschnitt in der Warschauer Straße ausgelassen. Erneute wochenlange Sperrungen der Linie 20 mußten sich die Fahrgäste in den letzten zwei Jahren gleich mehrfach gefallen lassen, obwohl mit der Sperrung von 1994 der Eindruck erweckt wurde, man habe jetzt eine Zeitlang Ruhe. Aber Fehlanzeige. So wurde die Linie alleine wegen des Umbaus der Kreuzung Danziger Straße/Landsberger Allee wochenlang gesperrt, dann nochmals wegen Gleisbauarbeiten an der Wendeschleife Revaler Straße.

Neuester Beweis für das offenbar kopflose Vorgehen im Berliner Baugeschehen ist die Baustelle Brunnenstraße/Invalidenstraße, seit 3. März "bis auf weiteres" - ein Vierteljahr mindestens. Angekündigt, wie meistens, quasi von einem Tag auf den anderen. Infoblätter mit den Umleitungen gab es erst Tage nach Beginn der Maßnahme. Interessanterweise wurden die betroffenen Linien 6, 8 und 50 in den



Beispiel für unkoordinierte Bauabläufe: Die erst vor zwei Jahren erneuerten Gleise an der Brunnen-/Invalidenstraße werden zur Zeit gerade wieder herausgerissen. Der Straßenbahnverkehr ist erneut unterbrochen, dieses Mal für mindestens drei Monate. (Foto: Norbert Stegemann)

vergangenen zwei Jahren schon mehrfach wegen kleinerer Gleisbaustellen wochenlang umgeleitet. Spätestens hier muß die Frage gestellt werden, ob in Berlin tatsächlich von einem Tag auf den anderen geplant und gebaut wird, oder ob es im Interesse der betroffenen Fahrgäste nicht tatsächlich möglich gewesen wäre, alle diesen Abschnitt betreffenden Baumaßnahmen in einer Sperrpause abzarbeiten. An der Kreuzung Invalidenstraße/Brunnenstraße wurden ziemlich neue Bogengleise wieder entfernt, da die Gleislage in der Brunnenstraße verändert wird. Wußte man das bei der letzten Baumaßnahme nicht?

Ein interessanter Aspekt kommt hinzu: die üppigen Kosten für den Schienenersatzverkehr. Einer Veröffentlichung des BVG-Unternehmensbereichs Omnibus im BVG-Signal war zu entnehmen, daß alleine 1995 für die Straßenbahn 1.646.523,9 Kilometer Schienenersatzverkehr gefahren wurden. Insgesamt wurden für Schienenersatzverkehr (einschließlich S- und U-Bahn) 24 Millionen DM eingenommen. Rechnet man noch die nicht geringen Leistungen privater Busbetriebe hinzu, wird deutlich, um welche Größenordnungen es hier geht. Interessanterweise erklären andere Verkehrsbetriebe, sich Schienenersatzverkehr gar nicht leisten zu können. Es fällt auch schwer zu glauben, daß die Verwendung von Kletterweichen oder ein Rangierbetrieb über an fast allen Kreuzungen vorhandene Gleisdreiecke in Berlin teurer sein sollen als der SEV.

Hinzu kommen z.T. große Belastungen wie Zeitverlust, zusätzliches Umsteigen und Orientierungsprobleme, die den oft verblüffend geduldigen BVG-Fahrgästen in einigen Relationen mit wiederkehrender Regelmäßigkeit aufgebürdet werden. Auch hier liegt ein Grund für die sinkenden BVG-Fahrgastzahlen.

Zu den genannten Beispielen können noch einige hinzugefügt werden: Hackescher Markt, Friedrichstraße, Schönhauser Allee, Landsberger Allee zwischen Otto-Braun-Straße und Danziger Straße, Schöneweide - Köpenick, Wendenschloßstraße. In all diesen Bereichen ist regelmäßig wiederkehrender Schienenersatzverkehr nichts Außergewöhnliches, erneute Sperrungen sind schon in Sicht. Sicher, es ist schwer, eine Koordination aller anstehenden Bauarbeiten vorzunehmen, da vielfach auch andere Maßnahmen im Untergrund unter den Gleisen anstehen: Wasserleitungen, Gas, Telefon und, und, und. Hier muß seitens der betreffenden Senatsverwaltungen mehr und effektiver koordiniert werden, schon um die Kosten niedrig zu halten. Alljährlich wiederkehrende Auswirkungen des "Dezemberfiebers", die eine offenbar ziellose Häufung von Streckensperrungen zur Folge hatten, sind immer noch ein Beweis für das völlig ineffektive Wirtschaften öffentlicher Auftraggeber. Gewiß agierte man auch unter dem Druck der Unberechenbarkeit politischer Entscheidungsabläufe, die offenbar die BVG veranlaßten, vor allem im Innenstadtbereich mehrere Baustellen zu eröffnen, unter dem Motto: besser jetzt überall als später nirgends. Die Umbauten am Hackeschen Markt wären zum Beispiel im Zusammenhang mit der Anbindung der Neubaustrecke Alexanderplatz möglich gewesen, hierbei sind ohnehin wieder Streckensperrungen nötig. Oder ist die schon von den laufenden Betriebskosten her günstigere Neubaustrecke etwa still und leise zu den Akten gelegt worden?

Ein Aspekt sollte noch erwähnt werden: Den Fahrgästen wird gerne suggeriert, mit den stattfindenden Bauarbeiten bessere sich ja nun alles, und die Belastungen seien nur vorübergehend. Nur ist es ja eigentlich normal, daß auf Verschleiß, Einwirkungen

des Straßenverkehrs usw. mit mehr oder weniger umfangreichen Instandsetzungsarbeiten reagiert werden muß. Und diese fallen in gewissen Zyklen an. Wer das Verkehrssystem Schiene in seiner speziellen Berliner Variante schon länger kennt, weiß aus Erfahrung, daß Schienenersatzverkehr, Umleitungen oder sonstige Einschränkungen seit langer Zeit dazugehören. Mit schöner Regelmäßigkeit werden bestehende Angebote entwertet durch Umsteigezwänge oder gar völligen Fortfall von Verbindungen.

Derart häufige Betriebsunterbrechungen, wie sie in Berlin üblich sind, leisten sich andere Betriebe schon im Hinblick auf den entstehenden Akzeptanzverlust nicht. Neue und vor allem bessere Ideen sind daher gefragt, wie man solche notwendigen Bauarbeiten bewältigt. Das Instrumentarium ist alt und wird andernorts längst praktiziert. Stichworte: Kletterweichen, Einsatz von Zweirichtungswagen, Notgleise, Arbeiten in den Betriebspausen.

*\* Titel eines aktuellen Berliner Kinohits, in dem eine lahme Berliner Tram eine nicht unwesentliche Rolle spielt.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003601>.

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