

■ Stadtverkehr

Verspätung als Normalfall

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 26 (Artikel-Nr: 10003652)
IGEB Stadtverkehr

Probleme bei der Straßenbahnlinie M 10

Die Linie M 10 dürfte eine mit der am meisten genutzten Linien im Straßenbahnnetz der BVG sein - und eine mit den meisten Problemen. Auf ihrer Strecke vom S-Bahnhof Nordbahnhof in Mitte über Prenzlauer Berg zum U-Bahnhof Warschauer Straße in Friedrichshain wird sie von fehlgeplanten Verkehrsführungen, nicht funktionierenden Vorrangschaltungen und Baustellen behindert.

Problem Eberswalder Straße

Eines der beiden größten Probleme ist die Verkehrsführung im Bereich des U-Bahnhofs Eberswalder Straße, wo die Bahnen in Richtung Friedrichshain regelmäßig in einem mehr oder weniger langen Stau stehen. Grund sind die Ampelschaltungen an der Kreuzung Eberswalder Straße/Schönhauser Allee und bei einer Ampel vor der Haltestelle U-Bahnhof Eberswalder Straße.

Für gewöhnlich werden sogenannte Pförtneramplern an Haltestellen aufgestellt, an denen Fahrgäste auf der Straße aussteigen und die Fahrbahn überqueren müssen. Das ist aber im Falle der Haltestelle U-Bahnhof Eberswalder Straße nicht erforderlich. Die Haltestelle befindet sich auf der linken Seite. An beiden Enden befinden sich Übergänge, aber nur einer - der in Richtung U-Bahnhof - ist ampelgesichert. Der andere Übergang besitzt keine Fußgängerampel. Zu allem Überfluss handelt es sich bei der Pförtnerampel um eine Ampel, die in einem zeitlich geregelten Umlauf schaltet. Ein weiteres Problem ist die Verkehrsführung der Autos an dieser Stelle: Da diese die Schienen als Spur verwenden dürfen, nutzt auch die Ampel nichts, da die Straßenbahn hinter diesen Autos herfahren bzw. warten muss. Sinnvoller wäre hier die Abmarkierung der Straßenbahngleise vom Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark bis in die Haltestelle U-Bahnhof Eberswalder Straße.

Problem Warschauer Brücke

Das zweite große Problem ist die neu eingerichtete Baustelle auf der Warschauer Brücke, wodurch eine Fahrspur in Richtung Frankfurter Tor gesperrt wurde - dies aber erst kurz vor dem Ende der Brücke, wobei eine Abmarkierung der Spur für die Straßenbahn bis kurz vor der eigentlichen Baustelle vom Senat abgelehnt wurde. Man wolle die Situation erst einmal beobachten. Das, was man beobachten kann, ist eine wachsende Verspätung der Bahnen.

Beim Fahrgast-Sprechtag Straßenbahn wurde von der BVG gesagt, man wolle die Linie M 10 notfalls an der Endstelle Revaler Straße (Endstelle der Linie M 13) enden lassen. Das hat aber auch seine Tücken, denn die Endstelle besteht zwar aus zwei Gleisen, aber diese werden beide von der Linie M 13 benötigt.

Problem Umleitungsverkehre



Da die Straßenbahn sich ihre Spur mit den Autos teilen muss, steht sie auf der Warschauer Brücke oft im Stau - so wie hier in der Nachmittags-HVZ. Hinter dem Lkw taucht die nächste der im 5-Minuten-Takt fahrenden Bahnen auf. (Foto: Pit Krüger)

Ein weiteres Problem sind Umleitungen anderer Linien in die Danziger Straße. So wurden im September 2014 die Linien M 5, M 6 und M 8 von der Haltestelle Landsberger Allee/Petersburger Straße bis Kniprodestraße/Danziger Straße umgeleitet. Hierbei trat dann das Problem der Überlastung der Strecke auf. Da die Danziger Straße mit der M 10 ohnehin schon stark befahren ist, kommen mit weiteren Linien und deren Abbiegeverkehren weitere Wartezeiten hinzu.

In der Umleitungszeit war ein Wenden für die Linie M 10 in der Kniprodestraße nicht möglich, also blieb nur noch die Möglichkeit Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark oder Landsberger Allee/Petersburger Straße zu wenden, um Verspätungen aufzuholen oder auszugleichen.

Ein ähnliches Problem trat vom 18. Oktober bis 3. November auf, als die Linie 12 zum Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark umgeleitet wurde. Da stand diese Wendeschleife für die Linie M 10, nachdem man von drei Gleisen zwei abgebaut hat, ebenfalls nicht mehr zur Verfügung.

Die Folgen

Durch die genannten Probleme entstehen auf der Linie M 10 Verspätungen bis zu 30 Minuten, an extremen Tagen auch mehr. An den Endstellen kann keine Verspätung aufgeholt werden, denn die Wendegleise an beiden Endstellen sind eingleisig und der 5-Minuten-Takt lässt ein längeres Warten nicht zu. Also wird die Verspätung bei der Ankunft auf die Rückfahrt übertragen, wo sie sich dann oft weiter steigert.

Durch Verspätung geraten sowohl der Fahrplan als auch der Dienstplan der Fahrpersonale ins Wanken. Um Verspätung aufzuholen oder aber auch um Pausen einzuhalten, muss nicht selten eine Bahn vorzeitig ausgesetzt werden. Dadurch kommt es zu Fahrtausfällen, die sich dann für die Fahrgäste insbesondere durch Überfüllungen bemerkbar machen.

Forderungen

Da die Bauarbeiten auf der Warschauer Brücke bis voraussichtlich Ende 2015 andauern sollen, besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die Spur der Straßenbahn muss abmarkiert werden, damit die Bahnen nicht - wie jetzt - bereits am Anfang der Brücke im Stau stehen, sondern erst kurz vor der Baustelle. Dadurch könnte wenigstens eine der Verspätungsquellen reduziert werden. Hiervon würde auch die Buslinie 347 profitieren, da diese ebenfalls im Stau ansteht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003652>.

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