SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Die Linie 62 als Beispiel
Berliner Straßenbahnbau und -betrieb sind immer wieder ein Ärgernis

aus SIGNAL 09-10/1997 (Januar 1998), Seite 25-26 (Artikel-Nr: 10003668)

IGEB

Wenn die BVG mal wieder offizielle Begründungen für die soundsovielte Tariferhöhung braucht, wird mit Vorliebe das Thema »Kostendeckungsgrad« angeführt. Und manchmal wird dann differenziert: Bei der U-Bahn sehe es ja noch ganz gut aus, aber bei der Straßenbahn... Bloß nicht darüber reden, denn eigentlich müßte auch diese DDR-Hinterlassenschaft abgewickelt werden, statt in das marode Netz zu investieren. Dennoch hat man sich für Investitionen entschieden. Also Entwarnung? Keineswegs! Die Art und Weise, wie in Berlin gebaut und gefahren wird, gefährdet immer wieder den Fortbestand der Tram. Sie wissen ja: der Kostendeckungsgrad. Als Beispiel sei nachfolgend die Straßenbahnlinie 62 vorgestellt.

Die Linie 62 hat in der Vergangenheit keinen alzu guten Eindruck gemacht. Nun war 1996/97 für ein Jahr und drei Monate der Straßenbahnverkehr zwischen Mahlsdorf-Süd und S-Bahnhof Mahlsdorf wegen Bauarbeiten unterbrochen. Es überrascht sicher niemanden, daß die Strecke auch schon in den Vorjahren gesperrt war, 1992 wegen Erneuerung der Fahrleitung und 1994 wegen weiterer Fahrleitungsarbeiten und teilweiser Gleiserneuerung. Und natürlich ist auch die nächste Sperrung schon in Sicht, denn zwischen Hirtestraße und Mahlsdorf-Süd wird weiter auf völlig ruiniertem Gleis gefahren. Mehrere Monate Zeit, diese Gleise zu erneuern hatte man zwar, da auch dieser Streckenabschnitt außer Betrieb war, aber es gehört offenbar zur Angebotspolitik der Berliner Straßenbahn, Schienenersatzverkehre zum Dauerzustand werden zu lassen.

Was hat die letzte Baustelle in Mahlsdorf nun gebracht? Immerhin: die Gleise zwischen Mahlsdorf-Süd und Rahnsdorfer Straße wurden völlig erneuert - was auch bitter nötig war (das DDR-Problem der alkaligeschädigten Schwellen). Bei dieser Gelegenheit wurden die Standorte einiger Haltestellen verändert. So rückte die Haltestelle Seestraße (bisher Ruhlsdorfer Straße) näher an eine neue Ladenzeile, was als vorbildlich bezeichnet werden kann. Die Haltestellen Bütower Straße und Rahnsdorfer Straße wurden so umgebaut, daß beim Ein- und Aussteigen eine Gefährdung durch den Kraftverkehr ausgeschlossen werden kann. Alle Haltestellen entsprechen dem Standard, wie man ihn von den Neubauabschnitten kennt.

Weniger schön ist, daß man die mit einer derartigen Investition verbundene Chance zu einem zweigleisigen Ausbau der Strecke nicht genutzt hat. Es mag Gründe dafür geben. Völlig unverständlich aber ist, daß keine Maßnahmen ersichtlich sind, die künftig eine Ausdehnung des 10-Minuten-Verkehrs der 62 auf diesen Streckenabschnitt ermöglichen könnten. Ein 15-Minuten-Abstand scheidet mit Rücksicht auf die Taktfolgen der im Anschluß verkehrenden S-Bahn-Züge und Busse aus. So wird also weiter alle 20 Minuten gefahren. Und das, obwohl der auf Kosten der Straßenbahn angebotene Schienenersatzverkehr im Berufsverkehr alle 10 Minuten fuhr. Förderung von Stillegungsbegehren durch die kalte Küche?

Viele Mängel der eingleisigen Strecke nach Mahlsdorf sind auch nach der Totalsanierung nicht behoben. Aber der neue Haltestellen-Standort an der Seestraße unmittelbar an dem kleinen Geschäftszentrum ist wirklich ein Gewinn. (Foto: Ivo Köhler)

Auf erneuerter Strecke Richtung S-Bf Mahlsdorf (an der Haltestelle Seestraße). (Foto: Marc Heller)

In der Hönower Straße liegt das Gleis der 62 in Seitenlage und wird in Fahrtrichtung Wendenschloß in Gegenrichtung zum Kfz-Verkehr befahren, so daß es hier immer wieder zu kritischen Situationen kommt. (Foto: Marc Heller)

Und somit sind wir auch schon bei den Schwachstellen, die uns trotz der aufwendigen Sanierung geblieben sind. Die Anforderung für die LSA Alt-Mahlsdorf/Hönower Straße ist dermaßen mißraten, daß zuweilen Wartezeiten von über zwei Minuten entstehen. Die planmäßige Fahrzeit von fünf Minuten zwischen S-Bahnhof Mahlsdorf und der nächsten Ausweichstelle an der Rahnsdorfer Straße ist somit blanke Theorie. Bei unverzüglichem Passieren der Kreuzung und weitgehend behinderungsfreiem Fahren ließe sich die Fahrzeit sogar auf einen Wert unter fünf Minuten drücken, was 10-Minuten-Verkehr mit den gegebenen Ausweichmöglichkeiten möglich machen würde.

Besser wäre es natürlich gewesen, die schon seit Jahren geplante Ausweichstelle Wilhelmsmühlenweg nun endlich zu bauen. Zeit genug hatte man. Noch besser wäre es natürlich, sich wenigstens für den Abschnitt bis zur Rahnsdorfer Straße zu einem zweigleisigen Ausbau zu entscheiden. Neben der möglichen Taktverdichtung und einem stabileren Betriebsablauf würde als Vorteil vor allem zu Buche schlagen, daß das leidige Fahren im Gegenverkehr (in Richtung Köpenick) zuende wäre. Nachteil: Es müßte nach einer Lösung gesucht werden, den Rückstau vor der Kreuzung Alt-Mahlsdorf/Hönower Straße zu umgehen. Alternativ müßte nach einer Ausweichstrecke für den Kraftverkehr durch parallel laufende Straßen gesucht werden. Wie gesagt, man muß ja noch einmal sperren, da kann noch einiges nachgeholt werden...

Unmöglich sind die Anschlußbeziehungen zur S-Bahn sowohl in Mahlsdorf als auch in Köpenick. An beiden Punkten bestehen sehr lange Übergangszeiten. In Köpenick ist dies bedingt durch zweimaliges Überqueren der Straße (mit Ampelreglung) und das Passieren einer Unzahl von Marktständen. In Mahlsdorf ist der Weg sehr lang. Ideal wäre eine Fahrplangestaltung, welche die Straßenbahn genau fünf Minuten vor und nach den S-Bahnen eintreffen bzw. abfahren ließe, so daß in beiden Richtungen eine angemessene Übergangszeit vorhanden wäre.

Doch wie sieht es in der Praxis aus? Betrachten wir einen gewöhnlichen Wochentag. Die S-Bahn in Köpenick trifft in Richtung Stadtbahn zu den Minuten 04, 14, 24 usw. ein; in Richtung Friedrichshagen/Erkner zu den Minuten 05, 15, 25 usw. Die 62 aus Wendenschloß trifft zu den Minuten 01, 11, 21 ... ein. Wer sich im Laufschritt über den Bahnhofsvorplatz bewegt und in Kauf nimmt, einige Händler umzuschubsen, schafft die S-Bahn. Ansonsten kann man natürlich erst einmal einkaufen gehen. Ob das aber tagtäglich jedermanns Sache ist, bleibt zu bezweifeln. Maßgebend für die Qualität des ÖPNV ist die Gesamtreisezeit einschließlich der Umsteigevorgänge, und hier sieht es sehr schlecht aus. Das gilt auch Für die Gegenrichtung: Die 62 in Richtung Wendenschloß erfreut das Publikum zu den Minuten 02, 12, 22 usw. Während also das Erreichen der S-Bahn für Umsteiger von der 62 illusorisch ist, gestaltet sich die Umsteigezeit in der umgekehrten Richtung mit acht Minuten wiederum so lang, daß der Kenner gleich zum Bus geht, weil er weiß, daß dieser eher fährt.

Auch ist es sicher kein Trost, daß die für Umsteiger schlechte Fahrplanlage der 62 zuweilen korrigiert wird, weil die Bahnhofstraße wieder einmal nicht zügig passiert werden kann. Das war in der Vergangenheit durch verschiedene Bauvorhaben (unter anderem Forum Köpenick, die Baustellenlogistik fand im Prinzip auf der Straße statt) häufiger der Fall. Auch ist die Belastung dieser Engstelle durch den motorisierten

Verkehr entschieden zu hoch.

Nun zum S-Bf Mahlsdorf. Hier wird es für Umsteiger von der S5 aus Richtung Stadt sehr eng. Die S-Bahnen treffen zu den Minuten 09,19,29 ... ein. Die 62 fährt zu den Minuten 02, 22, 42. Auch dies verlangt aufgrund des langen Umsteigeweges gute Kondition, oder man plant täglich einen Einkaufsbummel ein.

Den Fahrplan der 62 sollte sich die BVG also 'mal sehr genau ansehen. Mögliche Schwierigkeiten, die zugegebenermaßen schwer unter einen Hut zu bekommenden Anschlußschweipunkte doch noch besser zu bedienen, könnten durch Ausnutzen zweifellos vorhandener Beschleunigungspotentiale beseitigt oder zumindest verringert werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003668.

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