SIGNALARCHIV.DE

Service im Test

Positives und viele Mängel

aus SIGNAL 05/2015 (November 2015), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10003891)
IGEB Stadtverkehr

BVG-Verkehr in Köpenick während der Bauarbeiten auf der Dammbrücke

Vom 31. August bis 25.Oktober 2015 wurden die Gleise auf der Dammbrücke in Berlin-Köpenick saniert. Über diese Brücke fahren die Straßenbahnlinien 27, 60, 61, 62, 67 und 68. Daher musste die BVG hier ein umfangreiches Ersatzkonzept aufstellen. Im Folgenden möchten wir aufzeigen, wie sie dies getan hat und was dabei gut und was schlecht lief.

Betrachten wir zunächst die Altstadtseite der Dammbrücke: Hier wurden die Straßenbahnlinien 60 und 61 aus Adlershof mit der 62 aus Wendenschloss verknüpft. Das wäre eigentlich gar nicht nötig gewesen, da für alle Linien Wendemöglichkeiten in der Altstadt bestehen. Die BVG schuf damit aber neue direkte Fahrtmöglichkeiten - gut!

Tue Gutes und rede darüber

Durch die Weiterführung der 61 als 62 erhielt die Wendenschloßstraße auch am Wochenende einen 10-Minuten-Takt statt wie sonst alle 20 Minuten. Ein erstaunliches Mehrangebot, gerade wenn man bedenkt, dass Straßenbahnfahrer derzeit knapp sind und anderswo in der Stadt Linien ausgedünnt wurden. Umso ärgerlicher, wenn dieses Angebot dann weder an den Daisy-Anzeigen noch an den Aushangfahrplan und auch nicht in der Fahrinfo kommuniziert wurde. Das Angebot war sozusagen ein Geheimtipp unter eingeweihten Fahrgästen.

Fahren ohne Fahrgäste

Die SEV-Buslinien fuhren auch überwiegend längere Strecken zur nächsten Wendemöglichkeit - aber im Gegensatz zur Straßenbahn aus unerklärlichen Gründen ohne Mitnahme der Fahrgäste:

Der SEV 60 begann bereits am Köllnischen Platz, zusteigen durften die Fahrgäste jedoch erst an der Freiheit. In die Gegenrichtung durften Fahrgäste bis Köllnischer Platz noch »bis zur Betriebshaltestelle mitfahren«.

Der SEV 61 begann bereits am Krankenhaus Köpenick, zusteigen durften die Fahrgäste jedoch erst an der Freiheit. Hier durfte jedoch nicht mal in die Gegenrichtung bis zur tatsächlichen Endhaltestelle mitgefahren werden. Wer zufällig zum Krankenhaus wollte, musste aus diesem Bus (der ja eigentlich dorthin fuhr) aussteigen und in den SEV 67 oder 27 einsteigen.

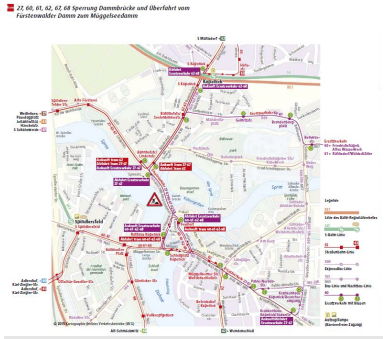
Den SEV 67 oder 27 hätte man zur Hälfte einsparen können, wenn man die Fahrten des SEV 61 ab Krankenhaus geöffnet hätte. Die Dammbrücke wäre auch dann noch häufig genug bedient gewesen.

Der Fahrplan des SEV 60 und SEV 61 passten in Friedrichshagen so schlecht

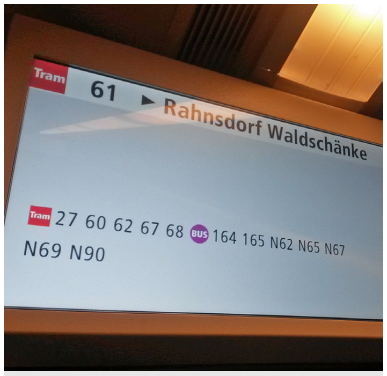
Gemäß Fahrplan nicht existierender Zug: Linie 62 an einem Sonntag auf der Fahrt nach Wendenschloss. (Foto: IGEB)

Aspekt	Hinweis	Bewertung (Noten 1-6)
Zeitraum	31. August bis 25. Oktober 2015	
frühzeitige verständliche Baustellenkommunikation	ausreichend frühzeitig	1
Beschilderung an Haltestellen	Keine Hinweise auf die Linienverknüpfungen der Straßenbahnlinien im Fahrplan	4
Beschilderung an und in den Zügen	verwirrend, am S-Bahnhof Köpenick SEV und Straßenbahn mit demselben Zielschild, keine Perlschnüre, falsche Infobildschirme in den Zügen	5
Beschilderung an und in den Bussen	korrekt, Stationsansage und -anzeige	2
SEV-Wegführung	Wegführung verhinderte sinnvolle Busgrößen, lange betriebliche Fahrten zur Wendestelle wurden nicht für Fahrgäste geöffnet	5
SEV-Takt	In der Bölschestraße 2/18-Minuten-Takt statt 10-Minuten-Takt	5

Bewertung des Straßenbahn-Baustellenverkehrs in Köpenick (Quelle und Bewertung: IGEB)



BVG-Fahrgastinformation aus dem NAVI-Heftchen Oktober 2015. Kompliziert wird die Linienführung, wenn wie in der Köpenicker Altstadt der zentrale Verkehrsknoten gesperrt ist. Zumal: Die SEV Busse endeten nicht - wie hier eingezeichnet - abrupt an den Ankunfts- und Abfahrtshaltestellen. Meist fuhren sie noch einige Haltestellen weiter, nur leider als Betriebsfahrt ohne Fahrgäste! (Grafik: BVG)



Wie viele Fehler finden Sie auf dieser Anzeige? Falsches Ziel, keine Haltestellenangabe, falsche Umsteigebeziehungen. (Foto: IGEB)

zusammen, dass die Busse in der Bölschestraße statt alle 10 Minuten im 2/18-Minuten-Takt hintereinander fuhren.

Auch der Wageneinsatz bei den SEV-Linien war rätselhaft. Ausgerechnet die SEV-Linien mit den geringsten Fahrgastzahlen (27, 61 und 67) wurden mit 18 Meter Gelenkbussen gefahren, die anderen SEV Linien (62, 60 und 68) mit 12 Meter Standardbussen. Ein Grund hierfür dürfte die enge Kurve von Schlossplatz kommend zur Freiheit gewesen sein, die mit Gelenkbussen nicht befahren werden kann. Lösbar gewesen wäre das mit einer anderen Endstellensortierung der SEV-Linien in der Altstadt.

Kein Anschluss unter diesen Nummern

Betrachten wir nun die andere Seite der Dammbrücke, die Bahnhofstraße. Hier waren die Straßenbahnlinien 27 und 67 aus Schöneweide mit der 62 aus Mahlsdorf verknüpft worden. Der Punkt, an dem die Zielanzeigen an den Straßenbahnen umschalteten, war aus beiden Richtungen die Haltestelle Bahnhofstraße/Lindenstraße. Dies führte dazu, dass der Fahrgast am S-Bahnhof Köpenick nun sowohl eine Straßenbahn 62 nach Wendenschloß vorfand als auch einen SEV 62 nach Wendenschloß.

Besser wäre es gewesen, bereits vor Einfahrt in die Haltestelle am S-Bahnhof Köpenick das Ziel der 27 bzw 67 anzuzeigen, so dass dem Kunden ein unnötiger Umstieg erspart geblieben wäre, denn der kann bekanntlich schnell mal schief gehen. So war häufig zu beobachten, dass es zwischen den Straßenbahnlinien und den SEV-Linien keinerlei Anschlusssicherung gab. In einem Netz, das ausschließlich aus 20-Minuten-Takt-Linien besteht, ist dies kein Zeugnis von Liebe zum Kunden. Es wurde mehrfach beobachtet, wie der SEV-Bus beispielsweise an der Haltestelle »Freiheit« bereits vor der Straßenbahn abgefahren ist. Wartezeit je nach Ziel des Fahrgastes: 20 Minuten.

Mangelhafte Fahrgastinformation

Ebenfalls mangelhaft war die Information in den Straßenbahnen. Früher waren an der Führerstandsrückwand auch lokale Bauinformationen zum Lesen angebracht. Gerade, weil hier im östlichen Inselnetz alle Straßenbahnen betroffen waren, hätte sich so etwas angeboten.

Auch waren in der Straßenbahn keine Perlschnüre der verkürzten Linienführungen zu sehen. Bei Forderungen der IGEB nach den früher üblichen Perlschnüren verweist die BVG immer darauf, dass ja in jeder Bahn ein Straßenbahnliniennetz aushängt. Das war hier auch der Fall, doch in dem Liniennetz fand sich die Baustelle gar nicht wieder! Zudem funktionierten die Informationen in den modernisierten GT6-Niederflurbahnen häufig überhaupt nicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003891.

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