

IGEB/Abteilung Stadtverkehr
Christian Linow

Schattenweide

Der unvollkommene Baustellenmarathon im Südosten

Im Sommer dieses Jahres will die BVG die ersten Straßenbahnen über die neue Gleisschleife am Bahnhof Schöneweide schicken und damit das Ausbauprojekt „Nord-Süd-Tangente“ zum erfolgreichen Abschluss bringen. Bis dahin nutzt das kommunale Verkehrsunternehmen die laufenden Arbeiten zwischen Michael-Brückner-Straße und Sterndamm, um in deren Schatten andere überfällige Maßnahmen wie den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die grundhafte Instandsetzung der Gleise am Königsplatz oder auch die Flexity-Tauglichkeit an der Endstelle der 60 in Johannisthal auf den Weg zu bringen. Viel Licht also am Ende des Tunnels, trotz allem aber auch sehr viel Schatten.

Nach drei Jahrzehnten sei es eine langfristige Investition in eine „stabile Schienen-Infrastruktur an einem intensiv belasteten Knotenpunkt“, ließen die Berliner Verkehrsbetriebe auf einer Informationsveranstaltung im Februar 2024 die Anwohner von Schöneweide wissen. Und auch wenn die letzte grundhafte Instandsetzung des Gleisdickichts in Wahrheit nicht 30 Jahre, wie von der BVG behauptet, sondern erst 25 Jahre zurückliegt, so ist die umfassende Erneuerung aller Schienen an der Kreuzung Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße in der Tat eine kluge Entscheidung. Noch dazu, wo die Straßenbahn wegen der Bauarbeiten am Bahnhof Schöneweide aktuell ohnehin unterbrochen ist. Dem kann auch das auf jenem Infoabend ausgesprochene Fotoverbot nichts anhaben, das von einigen Besuchern mit deutlichen Worten kritisiert wurde.

Zuletzt hatte man die stark frequentierte Stelle im Netz bis Ende November 1998 sa-

nziert. Die Arbeiten damals gingen einher mit der Umgestaltung der Wilhelminenhofstraße, die durch den industriellen Niedergang in der Nachwendezeit zu einem Boulevard aufgewertet werden sollte. Nachdem 1996 die Industriebahn Oberschöneweide ihren Betrieb endgültig eingestellt hatte und das Gleis am südlichen Straßenrand damit entbehrlich geworden war, wurden für rund 40 Millionen D-Mark in der Wilhelmine – wie sie von Anwohnern bisweilen genannt wird – die Fahrbahnen verbreitert, Rad- und Gehwege neu angelegt und auf der nördlichen Seite Bäume gepflanzt. In Fahrtrichtung Ostendstraße verzichtete man übrigens auf jedweden Bewuchs, um sich die Option für eine Reaktivierung der so genannten Bullenbahn, worunter die Trasse im Volksmund besser bekannt war, offenzuhalten.

Ein Vierteljahrhundert später findet nun also abermals eine Schönheitskur statt, bei der die Kreuzung komplett rekonstruiert

Obgleich am Königsplatz kein Stein auf dem anderen bleibt, wird lediglich das südliche Haltestellenpaar in der Edisonstraße barrierefrei umgebaut. In der Wilhelminenhofstraße wird man auch künftig nicht eben einsteigen können. Foto: Christian Linow

wird und die neuen Gleise zwecks Minderung von Lärm und Vibrationen Körperschallmatten erhalten. Zudem baut die BVG das zur Treskowbrücke hin gelegene Haltestellenpaar barrierefrei aus. Terminiert ist das Ganze für einen Zeitraum, wo wegen des letzten Schliffs am Großprojekt Gleisschleife Schöneweide die Straßenbahn hinter dem Königsplatz eh gekappt ist. Was also auf den ersten Blick nach einer äußerst überlegten Vorgehensweise klingt, nährt bei genauem Hinsehen deutliche Zweifel an der Durchdachtheit.

Neue Weichen braucht das Land

Das beginnt bereits bei der weiträumigen Einstellung der Tramlinien, die vom Landschaftspark Johannisthal bis hinter die Spree zur Wilhelminenhofstraße reicht. Nonchalant wird ein kompletter Ortsteil faktisch vom Straßenbahnnetz abgehängt, weil man die Weichen für die nahe Zukunft in jüngster Vergangenheit falsch gestellt, besser gesagt: gar nicht erst eingebaut hat. Schon beim Neubau von WISTA II hätte eine



Vier Baumaßnahmen der Straßenbahn in Schöneweide laufen zum Teil parallel und schränken den Betrieb ein. Vorteil, so die BVG, sei die Bündelung und „Bauen im Sperrschatten“, also ein mal richtig Sperren und an mehreren Stellen gleichzeitig bauen, damit die Gesamtsperrzeit gering gehalten wird.
Abb: BVG, Februar 2024

weitsichtige Planung einen Abzweig vom Groß-Berliner Damm in den Sterndamm Richtung Haeckelstraße berücksichtigt. Der verkehrliche Nutzen wäre zwar überschaubar, würde jedoch vor dem Hintergrund der Verlängerungsabsichten in die Gropiusstadt nicht vertan sein und kreative Linienverläufe ermöglichen. Vor allem aber hätte man vorgesorgt, eine mehrmonatige Stilllegung des Teilnetzes wie jetzt zu verhindern.

Unabhängig davon ist ein letztes Endes knapp einjähriger Schienenersatzverkehr an einer Trasse reiner Hohn, auf der die Schienenköpfe gerade erst blank gefahren worden sind, ehe sie keine zwei Jahre nach ihrer Eröffnung gleich wieder Flugrost ansetzen. Zumal die SEV-Busse aktuell keinen Vorteil bieten, weil sie den Sterndamm zwischen Südostallee und Michael-Brückner-Straße nicht befahren und damit genauso weit vom Bahnhof entfernt halten, wie es die Straßenbahn machen würde – gäbe es für sie eine bauzeit-

liche Interimshaltestelle und in Ermangelung des besagten Abzweigs wenigstens einen Gleiswechsel. Im konkreten Fall würde der ohne Weiteres hinter die Überfahrt an der Feuerwache Treptow und die angrenzende Kreuzung Pietschkerstraße passen. Das letzte gerade Gleisstück vor der Kreuzung Groß-Berliner Damm/Sterndamm böte Platz für einen 30 Meter langen Behelfsbahnsteig, so dass kurze Zweirichtungszüge problemlos auf der Höhe wenden könnten, wo aktuell die Busse des SEV pausieren. Wie an zahlreichen Stellen im Netz krankt es ergo auch hier an Weichenverbindungen, die bei langwierigen Eingriffen zumindest in Form von Bauweichen zwingend mitrealisiert werden müssten. Technisch wäre das laut Angaben der BVG schließlich auch kein Problem. Auf Nachfrage erklärte 2021 der damalige Unternehmenssprecher Jannes Schwentu, dass der Einbau von Bauweichen ca. zwei Tage dauern würde. Aufliegeweichen, die im Volksmund



Der Knoten „Königsplatz“ wird in mehreren Bauphasen komplett erneuert, inklusive Wasser- und Abwasserleitungen.

Abb: BVG, Februar 2024

als „Kletterweichen“ besser bekannt sind, wären zwar binnen eines Tages zu installieren, würden allerdings im Gegensatz zu Bauweichen teuer und anspruchsvoller sein. So müsse der Untergrund eben sein und die Keile zum Anschluss an das vorhandene Gleis müssten aufwendig mit dem Schienenkopf verschweißt werden. Außerdem müssten feste Leitwände oder Baken den Bereich flankieren, womit Kletterweichen schon aus Platzgründen nicht infrage kommen würden. Der größte Nachteil sei zu allem, dass Aufliegeweichen nicht von übrigen Verkehrsteilnehmern überfahren werden können. Gerüchten, dass es auf Kletterweichen

zu Unfällen mit Flexity-Straßenbahnen gekommen sei, erteilte Schwentu damals übrigens eine klare Absage: „Nein, es gab bei der BVG in diesem Zusammenhang keine Entgleisungen.“

Bauweichen will die BVG, nur baut sie niemand

Im Hause der Berliner Verkehrsbetriebe setzt man daher auf Bauweichen als temporäre Kurzfristlösung, wogegen so lange nichts einzuwenden ist, solange man von ihnen eifrig Gebrauch macht. Aber genau daran scheitert es vielfach, was einem entlang der M 17 nur 1,5 Kilometer Luftlinie vom Sterndamm entfernt gleich ein zweites Mal vor Augen geführt wird. Vom 29. Juni bis zum 9. August plant die BVG, den Straßenbahnverkehr über den Königsplatz komplett einzustellen, um die Kreuzungsinstandsetzung auf die Zielgerade zu bringen. In derselben Zeit will man überdies damit beginnen, auf der Ostendstraße zwischen Wilhelminenhofstraße und Parkstraße 1.300 Meter Gleise zu erneuern. Mit einer Fertigstellung rechnet man hier bis zum 20. Oktober.

Für Fahrgäste würde die Totalsperrung des Verkehrsknotens neben den Rathenau-Hallen nach jetzigem Stand einen Schienenersatzverkehr zwischen Treskowallee/Ehrlichstraße und dem S-Bahnhof Schöneweide nach sich ziehen. Die M 17 und die 27 sollen nach dem Willen der BVG an der Schleife Blockdamweg wenden, die Linien 21 und 37 durchgebunden werden. Zunächst einmal nichts Neues, könnte man meinen. Schließlich gehörte der gummibereifte Notbehelf im Zuge der über einjährigen Generalsanierung der Tram-Magistrale von Karlshorst bis Oberschöneweide sowie schon zum gewohnten Anblick.

Blöd nur, dass die ohnehin stauträchtige Treskowallee seit November vergangenen Jahres wegen Schäden an Wasserleitungen halbseitig gesperrt ist und die Arbeiten daran, die keinen Aufschub dulden, gerade erst bis mindestens zum Herbst in die Verlängerung gegangen sind. Für die Ersatzbusse wird es auf der Treskowallee insofern eng – wortwörtlich. Und das, obwohl man – wie am Groß-Berliner Damm – den SEV mit einer Bauweiche deutlich verkürzen und das Nadelöhr vermeiden könnte, was in Zeiten des Fahrermangels eigentlich ein Gebot der Stunde sein müsste. Auf der besagten Informationsveranstaltung im Februar winkten die Berliner Verkehrsbetriebe unterdessen ab. Zu aufwendig und ebenso zeitintensiv sei der Einbau einer derartigen Gleisverbindung, hieß es vor Ort. Mit etwa fünf Tagen müsse man jeweils für die Installation und die finale Demontage rechnen.

Das, wie erwähnt, hatte unter BVG-Sprecher Jannes Schwentu noch ganz anders geklungen. Zumal sich manch ein geneigter Zuhörer auf dem Symposium an Dieter Ludwig erinnert gefühlt haben muss, den Begründer und Erfinder des legendären „Karlsruher Modells“. Die Hürden seiner ers-

ten Gehversuche, mit Straßenbahnen auf Eisenbahngleisen zu fahren, kommentierte Ludwig nämlich einmal so: „Die Bundesbahner waren sehr aktiv dabei, die haben uns sehr geholfen, zu jeder Lösung haben die immer das passende Problem gefunden.“

18 Züge sind zu viel – Realsatire Bauweiche

Eine Disziplin, die auch während der Informationsveranstaltung am 13. Februar routiniert beherrscht wurde. Auf den Einwand eines IGEB-Mitglieds, dass man erst recht wegen der Teilsperrung der Treskowallee die Straßenbahn so dicht wie möglich an den Königsplatz heranführen müsse, hieß es, dass die Haltestelle Rummelsburger Straße/Edisonstraße im Gleisbogen liege, womit der Einbau einer Bauweiche technisch nicht möglich sei. Dem aus den Reihen der IGEB prompt nachgelieferten Gegenargument, dass hinter der Kurve zwischen der Zepelinstraße sowie der Griechischen Allee über 200 Meter sogar mit einer Sperrfläche abmarkiertes gerades Gleis liegen würden, weshalb es nicht einmal einer verkehrsrechtlichen Anordnung wegen Fahrens im Gegenverkehr bedürfe, folgte im persönlichen Austausch wieder ein Konter. Die schiere Anzahl der Fahrten sei mit 18 Zügen in der Stunde zu viel, um sie über eine Bauweiche wenden zu können.

Rechnerisch gibt es daran keinen Zweifel. Und doch sollte es im Interesse aller Beteiligten sein, eine nicht von Formalismen diktierte, sondern pragmatisch orientierte Lösung zu finden. Ein Anspruch, für den es buchstäblich allerhöchste Eisenbahn ist, weil die Bürokratie immer groteskere Stilblüten auszutreiben scheint. Denn selbst wenn Bauweichen vorhanden sind, heißt das noch lange nicht, dass sie letzten Endes auch genutzt werden. In Köpenicks Bahnhofstraße hatte die BVG vergangenen Herbst ein luxuriöses Weichenkreuz extra einsetzen lassen, um ein interimistisches Wenden von Straßenbahnen kurz vor der S-Bahnstation zu ermöglichen und Köpenicks Einkaufsmeile trotz Sperrungen wegen und während des Bahnhofsneubaus bedienen zu können. Umso irritierender ist es, dass die BVG wegen Gleis- und Weichenarbeiten an der Kreuzung Mahlsdorfer Straße/Hirtestraße vom Montag, den 15.4.2024 bis Samstag, den 27.4.2024, die Tramlinien 62, 63 sowie 68 durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen dem Schloßplatz Köpenick und S-Bf Köpenick ersetzen will. Lediglich die 60 und 61 werden demnach die Bahnhofstraße in dieser Zeit erreichen.

Auf Nachfrage erklärt Olaf Schirmer von den Berliner Verkehrsbetrieben, dass man in diesem Falle den Gleiswechsel nicht nutzen könne. Ihm zufolge ist eine verkehrsrechtliche Anordnung nur dann machbar, wenn sie im Kontext mit dem Neubau des Regiohaltes steht und die Bahnhofstraße deswegen gesperrt ist. Eine solche Anordnung ist allerdings vonnöten, weil die Bahnen weni-



Immerhin wird die Haltestelle Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße aufseiten der Treskowbrücke barrierefrei. Besser wäre indes eine komplette Neugestaltung gewesen, bei der die Stationen je Richtung hinter die Kreuzung gerückt worden wären. Fotos: Christian Linow

ge Meter im Gegenverkehr unterwegs sind. Zumindest in Berlin ist das so. Anderswo, in Städten wie Zwickau, läuft derlei unbürokratischer ab. Dort ersetzen Warnblinkanlage und Klingel das Bedenkenträgertum.

Hierzustadt indes lässt man in Zeiten des Fahrermangels vorzugsweise zusätzliche Busse fahren, anstatt eine eigens für den Beihilf konzipierte Weiche zu nutzen – schlicht und ergreifend, weil der Anlass der falsche ist. An Realsatire ist das kaum zu überbieten. Ähnlich wie an der Edisonstraße, wo man den SEV in den Stau schicken möchte, da ein Interims-Stumpfgleis kurz vor der Griechischen Allee nicht genug Kapazität für jede vom Aufgabenträger bestellte Fahrt hätte. Dabei sollte es allen Verantwortlichen klar sein, dass der Fahrgast lieber ein paar Minuten länger auf eine Straßenbahn wartet, die an der stockenden Blechlawine auf der Treskowallee vorbeirauscht, als auf Gummireifen mittendrin zu stehen.

Stückwerk Haltestelle

Apropos Griechische Allee: Hier ist seit der Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke eine Haltestelle vorgesehen, die es momentan nur übergangsweise gibt, um den Umstieg zwischen dem Schienenersatzverkehr und der Straßenbahn zu ermöglichen. Im zugehörigen Planfeststellungsbeschluss hebt man die Entlastung von Ober- und Niederschöneweide hervor und verweist zugleich auf den Lärmaktionsplan des Landes Berlin. Wörtlich schreibt man diesbezüglich: „In diesem Rahmen sind Maßnahmen/Vorschläge enthalten, die sich unter anderem mit der Straßenraumgestaltung in der Edisonstraße befassen, wie beispielsweise die Neugestaltung des Straßenraumes, Bevorrechtigung des ÖPNV/Straßenbahn, Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Griechischen Markt.“ An eine Verstetigung dieser Haltestelle ist indes vorerst nicht zu denken, obwohl man die umfangreiche Re-



Zwar schon seit Jahren geplant und trotzdem nur vorübergehend ist die Haltestelle Siemensstraße/Edisonstraße auf Höhe der Griechischen Allee. Genauso wenig geändert wurde die Radverkehrsführung. Pedalisten müssen im Zickzack aufs Gleis ausweichen.

konstruktion der Strecke zweifellos hätte zum Anlass nehmen können, die Station zu verwirklichen – am besten zusammen mit einem dauerhaften Gleiswechsel. Immerhin wohnen allein in den unmittelbar an die Kreuzung Griechische Allee/Siemensstraße/Edisonstraße angrenzenden Häusern mehr als 1.500 Menschen, die so statt 300 Meter Fußmarsch zur Rummelsburger Straße bzw. zum Königsplatz direkt von ihrer Haustüre in die Straßenbahn stolpern würden. Obendrein unbefriedigend und dazu gefährlich ist die Radwegführung auf der Edisonstraße, die man im Zuge der Kernsanierung der Trasse unbedingt hätte modifizieren sollen. Zumindest so genannte Velogleise, eine mit einer speziellen Gummierung gefüllte Rille, wären angezeigt gewesen. Zumal es im Vorfeld dahingehende Interventionen bei der BVG gegeben haben soll.

Stückwerkartig wirkt ebenfalls bei näherer Betrachtung der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Denn anstatt alle Bahnsteige rund um den Königsplatz zu erneuern, wird ausschließlich das in der Edisonstraße südlich gelegene Haltestellenpaar barrierefrei. Alle anderen bleiben wie sie sind. Selbst die von Einsetzern angefahrne Station unweit der Spreehöfe wird nicht barrierefrei erstellt, obgleich die Straße im Augenblick in Gänze aufgerissen ist! Generell hätte sich die Renovierung angeboten, die Haltestellen endlich fahrzeitoptimiert zu positionieren. Sinnvoll wäre je Richtung jeweils nur ein einziger Halt hinter und nicht wie jetzt vor der Kreuzung. Diese Chance dürfte mit dem Abschluss der Arbeiten an den Perrons zwischen Treskowbrücke und Königsplatz bedauerlicherweise endgültig vertan sein. Wenigstens bei der Bauweiche auf der Edisonstraße gibt es mittlerweile Bewegung. Olaf Schirmer von den Berliner Verkehrsbetrieben kann die Idee sehr gut nachvollziehen und will das Thema mitnehmen. Bleibt am Ende zu hoffen, dass den Baustellen im Schatten des Großprojekts am Bahnhof Schöneeweide auch Licht vorausgeht.



Mit einer Bauweiche könnte an dieser Stelle ebenso gut die Straßenbahn wenden, zumal der SEV-Bus keinen Meter dichter an den Bahnhof Schöneeweide herankommt. Foto: Christian Linow



Im Februar 2022 präsentiert die BVG in einer Infoveranstaltung den Anwohnern, wie die neue Gleisschleife und Busanlage am Bahnhof Schöneeweide aussehen soll, wenn sie fertig ist. Abb: BVG, 2022



EPF-Konferenz 2024 Ankündigung



21. Konferenz des Europäischen Fahrgastverbands in Warschau

Seit 2002 gibt es mit dem Europäischen Fahrgastverband (European Passenger Federation – EPF) eine Interessenvertretung der Reisenden im öffentlichen Verkehr auf europäischer Ebene. Der EPF ist ein Dachverband mit derzeit 37 Mitgliedsorganisationen aus 20 europäischen Ländern. Über den Deutschen Bahnkundenverband DBV ist auch die IGEB ein assoziiertes Mitglied.

Am 21. und 22. Juni 2024 richtet der Verband seine Jahrestagung in Warschau aus. Die Schwerpunktthemen auf der Agenda:

- Wettbewerb, gut für die Passagiere?
- Was erwarten Passagiere vom EU-Parlament und der Kommission?
- Fernbusreisen und Fahrgastrechte
- Multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS)

Die Konferenz wird eine Mischung aus Präsentationen, Arbeitssitzungen und Podiumsdiskussionen sein und Sie haben die Möglichkeit, neues Wissen zu erwerben und Ihr eigenes Wissen einzubringen.

Veranstaltungsort: Ibis Warszawa Stare Miasto, Muranowska 2, 00-209 Warschau

Die Tagung findet in englischer Sprache statt. Für Mitglieder von Mitgliedsorganisationen beträgt die Teilnahmegebühr 100 Euro.

Weitere Informationen zum Programm und zur Anmeldung finden sich unter www.epfconference.eu.