

Jagd auf Schwarzfahrer

Die BVG hat angekündigt, dass sie künftig noch verstärkter als bisher Jagd machen wird auf Menschen, die in den Bussen, Straßen- und U-Bahnen ohne Fahrschein unterwegs sind. Schon in der vergangenen Monaten hat sie die Zahl der Kontrollen verdoppelt. Gleichzeitig wurde die Zahl der Strafanträge innerhalb nur eines Jahres von 2.000 auf 34.000 drastisch erhöht.

Anscheinend plant der Senat als Eigentümer der BVG mittellose Menschen, die sich die stetig steigenden Preise nicht leisten können, vollends zu kriminalisieren. Anders lässt sich diese Maßnahme nicht erklären, denn den Verantwortlichen ist durchaus bewusst, dass mehrfach erwischte Schwarzfahrer ins Gefängnis müssen. Dies betrifft zum größten Teil diejenigen, die einfach finanziell nicht in der Lage sind, die Fahrpreise oder die Strafen zu bezahlen.

Natürlich gibt es auch Leute, die aus Prinzip keinen Fahrschein kaufen wollen. Diese gehen das Risiko bewusst ein. Wer aber nur Hartz 4 erhält, bei dem ist auch die verbilligte Monatskarte, das sog. Sozialticket, finanziell nicht abgedeckt.

Die BVG spricht dramatisierend von Millionenverlusten, die sie durch Schwarzfahrer erleide. Dabei ist kaum glaubhaft, wieso sie angeblich Verluste hat, wenn in jedem U-Bahn-Wagen ein Mensch nicht bezahlt. Merkwürdig ist in dem Zusammenhang auch, dass die S-Bahn zugibt, durch ihre Kontrollen jährlich mehrere Hunderttausend Gewinn macht.

Fakt ist, dass mit der Kriminalisierung von Schwarzfahrern auch dem Senat nicht geholfen ist. Jährlich gehen in Berlin mehrere tausend Menschen wegen Schwarzfahrens ins Gefängnis, in der Haftanstalt Plötzensee sitzen z.B. ein Drittel der Häftlinge wegen Fahrens ohne Ticket. Den Steuerzahler kostet die "Ersatzfreiheitsstrafe" eines Schwarzfahrers zwischen 7.500 und 15.000 Euro. Geld kommt dadurch nicht in die Kasse und der Betroffene wird nach einer Haftstrafe erst recht keinen Job finden, um sich irgendwann wieder Fahrkarten leisten zu können. Es ist nicht einzusehen, wieso auf sozial Schwache jetzt noch massiver Jagd gemacht wird, während andere, die z.B. 27 Millionen Steuern hinterziehen, ihre Tage lässig als Freigänger in Freiheit verbringen können.



Schwarzfahrer-Irrsinn

In den vergangenen Jahren wurden in den öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem bei der BVG, jeweils rund 500.000 Menschen ohne Fahrschein erwischt. Das sind pro Tag etwa 1.730, also nicht besonders viel, wenn man die Einwohnerzahl von 3,4 Millionen zugrunde legt.

Wenn man ohne Fahrschein kontrolliert wird, muss man 40 Euro Bußgeld zahlen. Ist man aber schwarzgefahren, weil man sich keinen Fahrschein leisten kann, wird man auch das Bußgeld nicht zahlen können. Dann bekommt man eine Strafanzeige, eine noch höhere Strafe und schließlich landet man im Gefängnis. Das ist keine Ausnahme, sondern die Regel. Etwa 30 Prozent der Gefangenen in Berlin sitzen genau aus diesem Grund im Knast: Wegen "Beförderungerschleichung". Manche für ein paar Wochen, andere für mehr als ein Jahr.

Wenn man bedenkt, dass ein Insasse der Justiz rund 135 Euro am Tag kostet, wird einem bewusst, was das für ein irrsinniges System ist. Da werden Menschen eingesperrt, weil sie kein Geld für den Bus haben. Sie sollen also gezwungen werden, in einer riesigen Stadt wie Berlin ohne die öffentlichen Verkehrsmittel auszukommen.

Um diese Menschen zu erwischen, sind allein für die BVG 120 Kontrolleure unterwegs, dazu kommen 70 weitere in der S-Bahn. Mittlerweile gibt es auch bei der Justiz Bestrebungen, dass das Schwarzfahren nicht mehr als Straftat gewertet wird, sondern als Ordnungswidrigkeit. Mehrere Richter fordern, dass Empfänger von Hartz IV kostenlos fahren dürfen. Bei mehr als einem Viertel aller Strafprozesse in Berlin geht es um das Fahren ohne Ticket, das

belastet die Justiz natürlich extrem. Und es bringt auch kaum eine Linderung: Der Staat zahlt bei jeder Verurteilung zu Gefängnis Tausende Euro für die Unterbringung und der Schwarzfahrer hat nach seiner Entlassung erst recht kein Geld, um für die Busfahrt zu bezahlen. Er muss also wieder seine Beförderung "erschleichen". Dieser Irrsinn muss endlich beendet werden!



Jagd auf der Busspur

Das mit den Busspuren hier in Berlin ist schon eine feine Sache - wenn man sie denn nutzen darf. Busse dürfen das natürlich und in den meisten Fällen auch Taxis. Außerdem noch Fahrräder, was manchmal zum Problem werden kann. Denn anstatt z.B. auf dem Kudamm in der vorgeschriebenen "angemessenen Geschwindigkeit" am Stau vorbeizufahren, schleicht man mit einem Fahrrad vor sich manchmal in einem Tempo über die Straße, die knapp oberhalb dem eines durchschnittlichen Fußgängers liegt. Mit dem Taxi ist das Problem nicht so schlimm, meist sind die Spuren breit genug, dass man am Fahrrad vorbei kommt, ohne den Radler durch die geparkten Autos hindurch auf den Bürgersteig zu katapultieren.

Anders sieht es bei den BVG-Bussen aus, von denen am Kurfürstendamm gleich mehrere Linien verlaufen. Die Busse sind eindeutig zu breit. Also zuckeln sie manchmal im Schneckentempo hinter einem Fahrrad her. Wenn sie Pech haben, geraten sie an ein besonders rücksichtsloses Exemplar, das nicht mal an Kreuzungen für den Bus zur Seite fährt, obwohl dort genug Platz wäre.

In solchen Fällen wehren sich die Busfahrer oft, indem sie gefährlich nahe direkt hinter dem Fahrrad herfahren, manchmal nur mit einem Meter Abstand. Dass der Radler dadurch in Lebensgefahr schwebt, interessiert manchen Bivi offenbar nicht. Jedenfalls ist ein rechtzeitiges Stoppen nicht mehr möglich, wenn der Radfahrer bremsen muss, z.B. weil jemand am Rand die Autotür aufreißt. Selbst wenn er langsamer wird, zum Anhalten oder Abbiegen, muss der Radler damit rechnen, unter den Bus zu kommen. Wer öfter auf dem Kudamm unterwegs ist, weiß, dass so ein Verhalten von Busfahrern regelmäßig vorkommt.

Vor Kurzem konnte ich vom Taxistand Kudamm/Leibniz aus beobachten, wie ein Busfahrer wieder Jagd auf einen Radler machte. Schon vor der Kreuzung gab er zweimal Gas, um jeweils kurz hinter'm Fahrrad abzubremesen. Der Radfahrer sah sich um und interpretierte das rechte Blinklicht des Busses wohl so, dass der nun abbiegt. Dabei wollte er nur gleich hinter der Kreuzung an die Haltestelle fahren.

In den nächsten Sekunden rollte der Radler langsamer werdend über die Kreuzung. Nun gab der Busfahrer wieder entnervt Gas, so dass er diesmal auf wenige Zentimeter an das Fahrrad heran kam. Der Kollege vor mir, der draußen neben seinem Taxi stand, brüllte rüber: "Vorsicht!"

Ich sah jetzt einen ziemlich alten Mann auf dem Rad sitzen, der voll Panik im Gesicht versuchte, möglichst schnell vor dem Bus wegzufahren. Die 20 Meter bis zur Haltestelle kamen ihm wahrscheinlich sehr lang vor. Ich hoffte nur, dass er bei seiner Flucht jetzt nicht hinfällt und doch noch unter den Bus gerät. Zum Glück ging alles gut und ein paar Meter hinter der Bushaltestelle fuhr der Radfahrer an den Rand und blieb stehen. Er musste sich erstmal beruhigen. Als der Bus kurz darauf an ihm vorbei fuhr, drehte sich der Mann um und schaute, ob nicht gleich noch einer kommt. Erst dann fuhr er weiter.

U-Bahn-Museum

Wer sich für die Geschichte der Berliner Untergrundbahn interessiert, kommt am U-Bahn-Museum nicht vorbei. Stilecht untergebracht im alten Stellwerk Olympia-Stadion in Charlottenburg bietet es einen super Einblick in über 100 Jahre Bahngeschichte. Das elektromechanische Stell- und Hebelwerk war von seiner Inbetriebnahme im August 1931 bis zur Außerdienststellung 1983 das größte seiner Bauart in Europa.

Das Herzstück des Museums ist der Stellraum, in dem noch das komplette riesige Schaltpult steht. An der großen elektrischen Wandtafel wird noch immer die Weichenstellung angezeigt, man würde sich nicht wundern, wenn hier gleich jemand einem Zug freie Fahrt in Richtung Ruhleben stellt. Direkt unter dem Stellwerk hindurch fährt die Bahn zur westlichen Endstation der U2.

Dieses Museum ist vor allem etwas für Technikfans. Die gesamte Bandbreite der U-Bahn-Technik ist hier ausgestellt, z.B. eine komplette Signalanlage, uralte Fahrertechnik, ein Abfertigungsschalter, alte Fahrkartenautomaten und natürlich die Innenausstattung – teilweise vertraut, teilweise wie aus einer anderen Welt. Plötzlich fällt es einem wieder ein: Klar, die "Sammelkarten", ist das schon so lange her? Die Ostberliner Einheitsfahrkarte für 20 Pf., die alten Schilder mit den Stationsnamen, sie tragen den Besucher in die Vergangenheit zurück. Jeder (zumindest die Berliner) findet hier Exponate, die ihn an seine Jugend erinnern, denn für fast alle von uns gehörte die U-Bahn ja dazu.

Neben den zahlreichen technischen Gerätschaften sind einige erklärende Texte angebracht, auch über Ereignisse, die mit der U-Bahn zu tun haben. Dieser Teil könnte allerdings noch erweitert werden, denn Faktenwissen wird nur sehr begrenzt vermittelt. Dagegen macht das Video Lust auf eine Nachtfahrt im offenen Waggon, wie er von der BVG angeboten wird.

Ein Großteil der ausgestellten Exponate sind Sammlungen. Das geht bei Fahrkarten und Monatskarten los, über Streckenpläne, BVG-Mützen bis hin zu Werbeschildern. Im Vorraum findet man eine große hölzerne Bekanntmachungstafel, die von 1913 bis 1976 auf dem U-Bahnhof Rüdeshheimer Platz stand. Bestückt ist diese Tafel mit verschiedenen U-Bahnnetzplänen ab 1936, mit Auszügen aus der Polizeiverordnung von 1933, den Beförderungsbedingungen von 1936, einer Luftschutzraumverordnung aus dem letzten Krieg sowie mit Hinweisen und Informationen aus dem ehemals geteilten Berlin, über Tarife und die Benutzung von U-Bahn und Straßenbahn.

Das U-Bahn-Museum wird bereits seit 1995 von einer "Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn" betrieben. Diese Initiative hat den Anspruch, die Berliner U-Bahn als Teil der Heimat-, Technik-, Verkehrs- und Kulturgeschichte sowie der gegenwärtigen Stadtentwicklung erlebbar zu machen. Das ist ihr gelungen.

Leider hat es nur einmal im Monat geöffnet. Der Eintritt ist mit 2 EUR sehr moderat.

Berliner U-Bahn-Museum

Im U-Bhf. Olympia-Stadion

Öffnungszeiten:

Jeden 2. Samstag im Monat

10.30 bis 16.00 Uhr

Tel. 2562 7171

museum@ag-berliner-u-bahn.de

www.ag-berliner-u-bahn.de

Mit dem Cabrio in den Untergrund

Das Leben in Berlin spielt sich zu einem großen Teil unter der Erde ab. Vor allem der Personennahverkehr wird seit 1902 auch unterirdisch abgewickelt, unabhängig vom Wetter und dem Autoverkehr. Etwa 150 Kilometer U- und S-Bahn-Linien schlängeln sich unter den Straßen hindurch, es ist nicht möglich, sie alle an einem einzigen Tag abzufahren.

Doch es gibt nicht nur die Bahntunnel, die die Berliner täglich durchfahren, sondern weitere Abschnitte, die entweder gar nicht in Betrieb sind oder nur für Betriebsfahrten genutzt werden. Einen Teil davon kann man besichtigen, wenn man sich an einer "Cabrio-Fahrt" beteiligt.

Treffpunkt für diese kuriose Fahrt ist um Mitternacht im U-Bahnhof Alexanderplatz, U5. Drei lange, offene Wagen stehen schon bereits, dort sind Klappsitze draufgeschraubt, vorn und hinten an Zug befinden sich kleine E-Loks. Wenn alle 150 Teilnehmer eingestiegen sind, heißt es Helme aufsetzen, denn die Fahrt durch die alten Tunnel ist nicht ganz ungefährlich, es kann immer mal was von den bis zu 100 Jahre alten Tunneldecken herabfallen.

Schon die ersten Minuten sind interessant: Zuerst geht es ein Stück in den Tunnel der U5, allerdings nicht Richtung Osten, sondern zum Roten Rathaus. Hier unter den Rathausstraße befindet sich eine Zugabstellanlage und vielleicht irgendwann mal die Streckenerweiterung zum Hauptbahnhof.

Von dort fährt man in den "Waisentunnel", der seinen Namen von der Straße hat, die darüber verläuft. Es ist einer der Tunnel, die einer geänderten Verkehrsplanung zum Opfer gefallen sind: Als er bereits fertiggestellt war, wurde entschieden, die Verbindung von Kreuzberg nach Mitte unter der Jannowitzbrücke und Alexanderstraße hindurch zu führen, statt unter der Waisenstraße. Wenigstens wird der Abschnitt noch für Betriebsfahrten genutzt - und zu Zeiten der DDR für die Flucht eines BVG-Angestellten und seiner Familie.

Während der gesamten Fahrt erzählt der Moderator etwas zur Geschichte des Abschnitts oder der U-Bahn allgemein. Und er weist auf Besonderheiten an der Strecke hier, wie hier auf die Fluttore, die im Falle eines Wassereintruchs unter der Spree geschlossen werden können und damit ein Überfluten der Tunnel verhindern sollen.

Auf den Gleisen der U8 geht die Fahrt zur Osloer Straße. Da die Cabriofahrten immer am Wochenende stattfinden, wenn die U-Bahn-Linien auch Nachverkehr haben, warten auf allen Bahnhöfen Fahrgäste. Und diese lachen meist beim Anblick dieses merkwürdigen Gefährts mit 150 Gelbbehelmt.

Auf dem Bahnhof Osloer Straße schwenkt der Zug durch einen Verbindungstunnel zur U-Bahnlinie 9 Richtung Steglitz, aber schon kurz vor dem Bahnhof Leopoldplatz verlässt er die Strecke wieder und fährt in den Bahnhof Seestraße ein. Hier in der ehemaligen Endstation der U6 wird ein Zwischenstopp eingelegt. Danach gehts Richtung Süden weiter. Bei der Durchfahrt unter der ehemaligen innerstädtischen Grenze weist der Moderator auf den breiten weißen Streifen hin, der quer über die Tunnelseite und -decke verläuft und noch heute gut zu sehen ist. Nach der Durchquerung des Bahnhofs Mehringdamm wechselt der Zug auf die U7 in Richtung Rudow. Durch den beeindruckenden Bahnhof Hermannplatz kommt man langsam nach Britz-Süd. Bei gutem Wetter steht eine kurze Besichtigung des Betriebshofes auf dem Programm: Etliche Bahnschuppen, in denen die Züge gewartet werden, abgestellte Züge, auch Spezialwaggons sind zu sehen.

Danach gehts wieder zurück Richtung Alexanderplatz, die meisten Fahrgäste sind mittlerweile müde. Noch einmal umfährt man einen Bahnhof, diesmal am Hermannplatz, auf einer Strecke, die sonst von Fahrgästen nicht benutzt werden kann. Zwischen dem Kottbusser Tor und dem Moritzplatz wird auf einen fertiggestellten, aber nie genutzten Tunnel hingewiesen, der unter der Dresdener Straße verläuft. Als er fertig war, spendete das Kaufhaus Wertheim am Moritzplatz 5 Mio. Mark und erreichte damit, dass die Linienführung geändert wurde und nun auch dort ein Bahnhof entstand. Über die U8 und wieder den Waisentunnel erreicht man nach 2 1/2 Stunden wieder den Alexanderplatz.

Die Fahrten im Cabriozug kosten 40 EUR und müssen möglichst früh bestellt und bezahlt werden. Sie finden an zehn Tagen von Juli bis Oktober statt. Da bereits jetzt die Hälfte ausgebucht ist, sollte man sich bei Interesse schnell

anmelden! Anmeldung über Tel. 030 – 256 25 256.

[Termine hier](#)

SEV

In den letzten Tagen habe ich ein paarmal Funkaufträge bekommen, bei denen die Adressen kilometerweit entfernt waren, Und zwar nicht nachts um Zwei in Kladow oder Blankenfelde, sondern mitten in der Stadt. Aber um 18 Uhr fahre ich natürlich nicht für einen Auftrag von Moabit zum Kurt-Schumacher-Platz. Also habe ich solche Touren immer abgelehnt, obwohl sie am Donnerstag gleich dreimal hintereinander kamen.

Heute wieder das gleiche Spiel: Kollwitzplatz im Prenzlauer Berg, Auftrag ab Kreuzberg, Möckernbrücke. Ich lehne ab. Sofort neuer Auftrag. Wieder Ablehnung und Anruf bei der Zentrale, wieso sie solche Fahrten schicken mit 15-20 Minuten Anfahrt. Nicht dass ich was gegen längere Anfahrten habe, aber in der Regel warten die Fahrgäste nicht so lange und sind schon weg, wenn man eintrifft. Die Lady vom Funk hauchte mir aber mit ihrer zärtlichen Stimme ins Ohr: "Lieber Aro, du solltest die Aufträge erstmal lesen, bevor du sie ablehnst. Die kommen nämlich von der BVG - Schienenersatzverkehr! Und dafür hast du dich selber angemeldet!"

Ups. Schluck. Ok, ich fahre.

Klar, Mitte September hatte ich ja extra [an einer Schulung teilgenommen](#), als Fahrer für den SEV. Im selben Moment klingelte das PDA zum dritten Mal, wieder der Auftrag ab Möckernbrücke.

Abends gegen 21 Uhr sind die Straßen nicht mehr so voll, mit ein bisschen Gas geben, einer günstigen Ampelschaltung und dem Wissen, wo die Blitzer stehen, kann man die Strecke in 10 Minuten schaffen. Am Tempelhofer Damm angekommen standen tatsächlich mehrere Personen am U-Bahn-Eingang. Als ich ausstieg, um mein schickes Schild "Schienenersatzverkehr im Auftrag der BVG" aus dem Kofferraum zu holen, kam sofort eine Frau auf mich zu: "Sind Sie der Ersatzverkehr?". In der Zwischenzeit setzten sich schon einige ins Auto, freundlicherweise nicht auf dem Fahrersitz. Sie erzählten später, dass der Zug nicht weitergefahren sei und eine Durchsage auf die Taxis verwiesen habe.

Da es meine erste SEV-Fahrt war, musste ich mich erstmal orientieren. Auf dem Display war die genaue Streckenführung bis zur Grenzallee und wieder zurück aufgelistet. Allerdings nicht genau der ausgefallenen U7 folgend, sondern mit einem Umweg über die Urbanstraße.

Meine Fahrgäste waren jedenfalls sehr begeistert, dass sie nun zum BVG-Tarif mit dem Taxi fahren konnten. Am Hermannplatz sahen wir dann die Polizei, die Straße Richtung Kreuzberg war abgesperrt, ebenso die U-Bahn-Eingänge. Offenbar war wieder mal ein herren- oder damenloser Koffer entdeckt worden.

Ich hatte gerade am U-Bhf. Grenzallee neue Fahrgäste aufgenommen, als die Meldung "Fahrt abrechnen" kam. Meine Kunden fuhr ich noch bis zum Hermannplatz, der nun wieder geöffnet war.

Bei der Abrechnung fiel mir auf, dass offenbar nur vier Taxis als Schienenersatzverkehr zur U7 geschickt worden waren. Nicht gerade viel. Wahrscheinlich beteiligen sich einfach noch zu wenige Fahrer und Unternehmer daran. Dabei lohnt es sich, zumindest wenn die Anreise nicht allzu lange dauert. Die 20 Euro waren jedenfalls schnell verdientes Geld und wäre ich früher dagewesen, wäre es das Doppelte. Bei der jetzigen sensiblen Sicherheitslage, unter der bei jedem Koffer gleich Alarm geschlagen wird, ist anzunehmen, dass es solche Einsätze noch öfter gibt.

BVG-Taxis

Wenn Sie das nächste Mal mit der Straßenbahn fahren wollen, kann es passieren, dass Sie stattdessen im Taxi landen. Die BVG setzt ab sofort beim Ausfall von U- und Straßenbahnen kurzfristig Taxis für den Schienenersatzverkehr ein, bevor die eigenen Ersatzbusse bereit stehen. Das dauert manchmal eine halbe, dreiviertel Stunde, im Gegensatz dazu sind Taxis natürlich viel schneller vor Ort.

Deshalb war ich gestern bei einer gemeinsamen Schulung von Würfelwerk und Verkehrsbetrieben. Dort wurden wir in die Verhaltensweisen von BVG-Busfahrern eingewiesen. Also nicht in notorischer Unfreundlichkeit, sondern worauf man bei Fahren im Linienverkehr zu achten hat. Wir werden also künftig Kollegen der Busfahrer sein, obwohl zwischen denen und uns eine natürliche Feindschaft besteht. Das ist gewöhnungsbedürftig.

Anstatt den schnellsten oder kürzesten Weg zu fahren, müssen wir stattdessen die einzelnen U-Bahnhöfe oder Straßenbahn-Haltestellen ansteuern und die Fahrgäste ohne Kontrolle oder Ticketverkauf dort einladen oder absetzen. Sogar die wenigen Busspuren die sonst für uns gesperrt sind dürfen wir dann nutzen, denn offiziell fahren wir in diesem Moment keine Taxis, sondern Fahrzeuge im Linienverkehr.

Also: Falls Ihre gewohnte Straßenbahn mal ausfallend wird, warten Sie einfach auf ein Taxi und fahren Sie zum BVG-Tarif. Aber vergewissern Sie sich vorher, ob es wirklich im Schienenersatzverkehr fährt, sonst wird es teuer!

Architektur im Untergrund

Eigentlich ist die U-Bahn ein Berliner Kind. Die Geschichte der Untergrundbahn ist eng mit der Entwicklung Berlins zur Metropole verbunden. Durch die Erfindung der elektrisch betriebenen Eisenbahn durch Werner von Siemens in den siebziger Jahren des vorletzten Jahrhunderts wurden die Voraussetzungen für ein unterirdisches Verkehrssystem erst geschaffen.

So wurden die ersten Streckenabschnitte in Berlin auch privatwirtschaftlich von Siemens und Halske entwickelt. Sie schlugen vor, das Teilstück Friedrichstraße – Potsdamer Platz der ersten geplanten Linie von der Warschauer Brücke zum Zoologischen Garten als unterirdische Bahnanlage zu errichten. Aufgrund der statisch ungünstigen Bodenverhältnisse, des sandigen Bodens und des hohen Grundwasserstands sollte der Tunnel möglichst dicht unter der Straßenoberfläche angelegt werden. Diese geringe Tiefe unterscheidet die Berliner von anderen unterirdischen Bahnen. Siemens bezeichnete sie als Unterpflasterbahn und prägte damit den noch heute gebräuchlichen Begriff. Im Gegensatz hierzu liegt die Trasse der Londoner "Tube" etwa 20 bis 50 Meter unterhalb der Erdoberfläche. Streckenabschnitte und Bahnhöfe erhielten ihre spezifische Röhrenform durch die Art des Tunnelvortriebes. In dieser Tiefenlage erfolgte die Streckenführung unabhängig vom oberirdischen Straßennetz.

In Berlin folgt die Trasse weitgehend den Straßen. Trasse und Bahnhöfe konnten in einfachen Verfahren in der offenen Baugrube erstellt werden. Dadurch ergab sich ein mit Hochbauarchitektur vergleichbarer räumlicher Aufbau. Die ausgehobene Station erhielt je nach Ausmaß eine oder mehrere Stützenreihen, auf die Querträger aufgelegt wurden. Zwischen diesen Trägern wurden Ziegelkappendecken gespannt, später auch einfache Betonplatten. Die geringe Tiefe ermöglichte den Zutritt zur Station direkt vom Straßenraum. Die Zugänge konnten an den Straßen auf den seitlichen Gehwegen oder im Mittelstreifen angeordnet werden.

Von Anfang an war eine natürliche Belichtung der Bahnhöfe gewünscht. Bereits die Planung für den ersten Streckenabschnitt 1897 enthielt den Entwurf für eine Galeriestrecke am Reichstagsufer. Die Kaimauer sollte dort oberhalb des Wasserspiegels geöffnet werden. Auch die Anlage größerer Oberlichtöffnungen fand sich bereits in frühen Entwürfen.

In den folgenden 80 Jahren wurde das Grundgerüst unterschiedlich interpretiert. Siemens, Halske und die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen versicherten sich frühzeitig der Mitarbeit guter Architekten. Seit 1897 war der Architekt Paul Wittig Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Der damalige Zeitgeist brachte den nüchternen, rein zweckmäßig gestalteten Eisenkonstruktionen wenig Verständnis entgegen. Wittigs Aufgabe war zuerst, die Ingenieurkonstruktionen zu verschönern. Seine eigenen Werke blieben überwiegend historisierend. Aber durch sein Engagement kam Alfred Grenander zur Gesellschaft, der sich in den folgenden 30 Jahren zu dem bedeutendsten Baumeister der Berliner U-Bahn entwickelte. Anfänglich war auch Grenander bemüht, die Eisenkonstruktionen mit Gusskapitellen und Schmuckelementen zu versehen. Sehr bald jedoch erkannte er die dem Walzstahl eigenen Gestaltungsmöglichkeiten und verschaffte seinen Stahlkonstruktionen durch gekonnte Profilierung und den bewussten Einsatz von Nietungen große Eleganz. 1907 entwickelte er für die Innenstadtlinie einen einheitlichen Bahnhoftypus, eine für die damalige Zeit sehr ungewöhnliche Konzeption.

Die erstmals mit Mittelbahnsteig ausgerüsteten Bahnhöfe verfügten über ein weitgehend einheitliches Konstruktionssystem. Die elektrische Beleuchtung wurde in den Stützkopf integriert, die Wandflächen mit hellen glasierten Fliesen bedeckt. Zur Unterscheidung der jeweiligen Station wurden alle Stahlteile des Bahnhofes, also Stützen, Träger, Geländer, Mobiliar sowie die Umfassungen der Stationsschilder und der erstmals eingeführten Werbetafeln in einer Kennfarbe ausgeführt. Die disziplinierte Gestaltung und der gezielte Einsatz von Farbe griffen der Neuen Sachlichkeit voraus.

Der Höhepunkt der reduzierten Gestaltung und gleichzeitig ein sinnliches Farberlebnis sind die alten Stationen der U-Bahn. Soweit noch nicht durch unbedachten Fliesenaustausch zerstört, kommt hier das Farbkonzept in umgekehrter Form zur Geltung. Die einheitlich blaugraue Farbgebung der Stahlteile kontrastiert mit den in jeder Station unterschiedlich farbig glasierten Wandkeramiken. Alle Details sind auf ein absolutes Minimum reduziert, nur durch die Qualität der Glasuren entstanden Farbflächen von großer Lebendigkeit.

Die ersten Stationen der Nachkriegszeit entsprachen aus finanziellen Gründen der Schlichtheit dieser Bahnhöfe. Zwar hinterließen die 50er ihre Spuren in Form geschwungener Decken und Geländer sowie der Farbwahl der Kleinmosaikflächen, aber in wohltuender Zurückhaltung. Die 60er Jahre zeigten den kühl eleganten Rationalismus des damaligen Senatsbaudirektors Werner Düttmann. Deutlich sichtbar standen die Stationen Blaschkoallee und Parchimerallee in der Tradition des späten Mies van der Rohe.

Ende der 60er Jahre erhielt die Berliner U-Bahnplanung mit dem Architekten der Bauverwaltung Rainer Gerhard Rümmler eine neue zentrale Figur. Für die Gestaltung der Bahnhöfe bedeutete das einen Wendepunkt. Während sich Grenander in seinem Lebenswerk um den Verzicht auf das Ornament bemühte und präzise alles Unwesentliche aus den Bahnhöfen verbannte, wollte Rümmler alle Errungenschaften an Klarheit und Übersichtlichkeit durch seinen Willen zur Dekoration ersetzen.

Es begann in den 70er Jahren mit dem Bahnhof Fehrbelliner Platz, der das zeitgenössische Formenrepertoire voll ausschöpfte. Von hier zum Rathaus Spandau kann man bis heute Bahnhöfe ganz ungewöhnlicher Art besuchen. Die schlichte farbig glasierte Wandkeramik eines Grenander geriet zu einer wilden Ornamentik, zwischen der auch das geübte Auge den jeweiligen Stationsnamen nur schwer zu entziffern vermag. Aus eleganten Stahlstützen wurden meterdicke Elefantenfüße, zwischen denen für den Fahrgast wenig Platz auf dem Bahnsteig bleibt. Aus den zierlichen Lichtkapitellen entwickelten sich dekorative Zutaten, bei denen die Beleuchtung allenfalls noch Alibifunktion einnimmt.

Den gleichen Gestaltungsdrang kann man bei den oberirdischen Zugangsbauwerken und den Entlüftungen im Totemstil bewundern. Der Bezug zum Ort als Kennung der Station erfolgte eher wörtlich: An der Station Rohrdamm etwa finden wir Rohre als Wandornamentik, an der Station Paulsternstraße thronen riesige sternförmige Gebilde auf dicken stummeligen Stützen. Diese Art der Gestaltung hat ihre theoretische Begründung in der Position der Postmoderne. Die Verlängerung der U8 war Rümmlers letztes Werk in gewohntem Stil.

In der künftigen Berliner Verkehrsarchitektur soll ihre kulturelle Bedeutung wieder erkennbar werden. Auf dem Stand heutiger Technik kann wieder an das Niveau eines Grenander angeknüpft werden. Paul Wittig schrieb 1922 in "Die Architektur der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin": "Stadtschnellbahnen in ihrer verschiedenartigen Gestaltung

sind eine bedeutsame Erscheinung im Bilde der Großstädte. Sie sind als Kulturäußerungen anzusehen, die in bemerkenswerter Weise die charakteristischen Züge ihrer Zeit tragen. So wird sich aus der Gesamtanlage solcher Bahnen ersehen lassen, inwieweit sie die Anforderungen der Stadtbaukunst erfüllen, während ihre konstruktive Durcharbeitung den jeweiligen Stand der Ingenieurkunst kennzeichnen wird.“ Damit sind die Maßstäbe formuliert.

Martin Sauerzapfe (FOYER)

Gegen Verkehr



Stolz präsentierte die BVG vergangene Woche ihre neue Straßenbahn, mit der sie gleich eine “neue Generation” ausrief. Neu ist vor allem das klobige Äußere, und dass die Bahn für die Fahrer einfacher zu bedienen ist. Was die Fahrgäste davon haben, wurde jedoch nicht so ganz klar. Besser hatten es am Mittwoch eh die U-Bahn-Nutzer, denn oberhalb ging nichts mehr. Mehr als 200 Ampelanlagen fielen im morgendlichen Berufsverkehr aus und sorgen vor allem an den großen Kreuzungen für Chaos. Teilweise waren die Anlagen – wie am Hackeschen Markt – noch am Abend nicht in Betrieb. Aber Autofahrer habens sowieso schwer in Berlin. Nach und nach werden ihnen auch noch die Straßen weggenommen und als sogenannte “Fahrradstraßen” ausgewiesen. Anfangs betraf das sinnvollerweise nur Nebenstraßen, wie die Linienstraße in Mitte. Nun aber wurde auch die erste Hauptverkehrsstraße umgewidmet: In der Kreuzberger Bergmannstraße ist der Autoverkehr künftig den Radfahrern untergeordnet und wenn es den Bikern gefällt, können sie in Gruppen im Schrittempo durch die Straße schleichen. Dass dies eine sinnvolle Stadtentwicklung darstellt, ist zu bezweifeln.

Auch an anderer Stelle wird dagegen Verkehr ausgebremst: Der neue Innenzaun in der Jugendhaftanstalt Plötzensee soll künftig Ausbrüche verhindern, was der zuständigen Senatorin immerhin 2,6 Millionen Euro wert ist. Ursprünglich sollte der Zaun 950.000 EUR kosten, wieso der Betrag nun auf das fast Dreifache stieg, ist unklar. Vielleicht wird er ja noch vergoldet, als weiterer Anreiz für die Gefangenen, nicht auszubrechen.

Kein Verkehr gibt es künftig auch in THF und TXL. Der Tempelhofer Flughafen wird ja in diesem Oktober schon schließen, Tegel soll dann in drei Jahren folgen. Begehrlichkeiten für die Grundstücke werden bereits angemeldet. Eine davon kommt von Hertha BSC. Denen ist nämlich das Olympiastadion zu groß und das Spielfeld zu weit weg von den Tribünen. Deshalb wollen sie neu bauen, eine Spielstätte für 44.000 Zuschauer. Offenbar ist man bei Hertha unbemerkt zu sehr viel Geld gekommen. Oder es liegt am Namen Hoeneß, die Brüder sind ja dafür bekannt, gerne viel Geld auszugeben. Jedenfalls sind die Gelände der Flughäfen Tegel und Tempelhof als mögliche Standorte eines neues Stadions im Gespräch, außerdem noch der einstige Kontrollpunkt Dreilinden. Wie man dann ohne Auto zum Spiel kommen soll, bleibt aber ein Geheimnis.

Überhaupt spielen: Immer mehr hat man den Eindruck einer Glücksspielhysterie. Nachdem vor ein paar Monaten schon zahlreiche Lottoläden schließen mussten, trifft es nun die Werbung und die Gestaltung der Geschäfte: Zum einen darf der aktuelle Jackpot nicht nicht mehr in den Schaufenstern angezeigt werden, und in den Läden müssen Süßigkeiten in einem gewissen Abstand zur Lottotheke stehen. Das alles für den Kampf gegen die Spielsucht. Für diesen bürokratischen Schwachsinn ist das Landgericht Berlin verantwortlich, das eine Einstweilige Verfügung erlassen hat. Beantragt hatte sie das “Lotto Team”, eine Gesellschaft, gegen die u.a. **wegen Betrugsverdacht ermittelt wird.**

Aber auch ein anderes Urteil ist interessant: Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass der Senat nicht einfach Beamte in den zentralen Stellenpool abschieben darf, wenn deren Arbeitsplatz nicht mehr gebraucht wird.

Diese Behandlung sei eine "Art von Leiharbeit" und damit verfassungswidrig. So ist das eben, Beamte hatten schon immer mehr Rechte als normale Bürger.

Dabei hat doch der arme Senat derzeit schon so viele Sorgen mit seinem Personal: Jetzt wird wieder gestreikt, weil sich beide Seiten nicht bewegen wollen. Die Gewerkschaften verlangen eine Lohnerhöhung und will sich mit den angebotenen Einmalzahlungen nicht abgeben, der Senat will nicht über die Erhöhung verhandeln. Also werden wieder Behörden, Bürgerämter, Kindertagesstätten, Schulen und Teile der Polizei bestreikt, KFZ-Zulassungsstellen bleiben sogar "bis auf Weiteres" geschlossen. In den kommenden Wochen sollen die Arbeitsniederlegungen immer mehr ausgeweitet werden, die Berliner Bürger sind nur Spielball der Interessen. Selbst die Postzentrale wird bestreikt, weil der Gewerkschaft die angebotenen sieben Prozent Lohnerhöhung zu wenig sind.

Dieses arrogante Umgehen mit der Bevölkerung kennt man ja schon aus der Vergangenheit. Da hat der Senat fleißig die Volksbegehren ignoriert, unabhängig von der Eindeutigkeit der Ergebnisse. Das wird sicher auch beim jetzt begonnenen Begehren nicht anders sein: **Pro Reli** will erreichen, dass in Berlin der Religionsunterricht gleichgestellt wird mit dem Fach Ethik. Bisher ist "Ethik" ein Pflichtfach und "Religion" kann nach oder vor der offiziellen Schulzeit zusätzlich besucht werden.

Ein Volksbegehren wäre vielleicht auch im Zusammenhang mit der CDU nötig. Nachdem Friedbert Pflüger mit seinem Plan baden gegangen ist, nach dem Fraktions- , und stattdessen nun mit Nix da steht, ist noch lange nicht Ruhe im Karton. Erst musste der bisherige Parteichef Ingo Schmitt seinen Posten gegen Pflüger verteidigen (um nach dem Sieg anzukündigen, dass er nächstes Jahr eh nicht mehr antritt), als nächstes bekam er Konkurrenz im Anspruch auf sein Bundestagsmandat. Wieder kam so ein Querkopf an und wollte ihm das Amt wegnehmen. Christoph Wegener unterlag zwar im Wahlkreis Charlottenburg, aber Schmitts Position wird immer bröckeliger. Da nützt es auch nichts, dass sich mittlerweile sogar die Bundes-CDU um das Erscheinungsbild des Landesverbands Sorgen macht und ihn zur Ordnung ruft.

Nötig ist das allemal, auch auf tieferer Ebene. Zum Beispiel in Reinickendorf, wo die christdemokratische Bürgermeisterin Marlies Wanjura von der Senatskanzlei mit einem Verbot der Dienstausbübung belegt worden war. Hintergrund sind angebliche Unregelmäßigkeiten bei der Auftragsvergabe zum Ausbau des Borsighafens in Tegel sowie beim Sammeln von Spenden. Das generelle Verbot wurde letzte Woche aufgehoben, jedoch darf sie noch immer keine Akten einsehen oder bearbeiten, die sich mit diesen beiden Punkten beschäftigen.

Übrigens: Nicht, dass der Eindruck entsteht, hier würde nur gegen die CDU geschossen. Sie hat sich in den vergangenen Wochen nur sehr in den Vordergrund geschoben. Aber Kasperle-Theater werden wir sicher auch bald wieder von den anderen Parteien sehen. Fortsetzung folgt.

Schwulenfeindliches Drogen-Sommerloch



Das bereits angesprochene Sommerloch nutzen manche Dritthinterbänkler unter den Parlamentariern nicht nur, um kruse Ideen zu verbreiten. Einige Politiker packen in diese Zeit auch unpopuläre Entscheidungen, da die potenzielle Protestmasse geringer ist als außerhalb der Urlaubszeit.

Dazu gehört die Entscheidung des Finanzsenators Thilo Sarrazin, der mit dem Golfclub Wannsee einen Erbpachtvertrag über 99 Jahre abgeschlossen hat. Obwohl er genau wusste, dass die Abgeordneten gegen diesen Vertrag sind, nutzte er die Ferienzeit aus und unterschrieb den Vertrag. SPD und Linkspartei hatten zwar bereits beschlossen, das Grundstück nicht für 3,6 Millionen Euro zu verkaufen, weil ihnen das zu niedrig erschien, zumal es an einige der reichsten Bürger Berlins geht. Stattdessen hat Sarrazin den Vertrag sogar nur für 3 Millionen Euro

geschlossen, was gerade mal 2500 EUR pro Monat entspricht.

Geschenke an die Reichen müssen aber auch finanziert werden, z.B. durch weniger Kosten bei den Kindertagesstätten. Das bisher erfolgreichste Volksbegehren Berlins verlangte die Einstellung von 2400 zusätzlichen pädagogischen Fachkräfte. Doch der Senat gab schon mal bekannt, dass man die daraus resultierenden Mehrkosten nicht aufbringen könne und das auch verfassungswidrig wäre. Daraus leitet er die Unzulässigkeit des ganzen Volksbegehrens ab, weil es die "Budgethoheit des Parlaments" darstelle. Das hört sich ziemlich holprig an und wird mit Sicherheit vor dem Landesverfassungsgericht landen.

Unbeliebt ist im Senat auch die Gestaltung des Alexanderplatzes und seiner Umgebung. Schon knapp ein Jahr nach Eröffnung des Einkaufszentrums äußerte sich der Regierende Bürgermeister, dass ihm die Farbe des Komplexes nicht gefällt. Das ist nicht unbedingt eine Meldung wert, merkwürdig ist nur, dass die Äußerung so spät kommt, zumal sein Amtssitz keine 500 Meter entfernt liegt. Mittes Baustadtrat Joachim Zeller zeigte sich denn auch verwundert und verwies darauf, dass es sich zum einen um eine reine Geschmacksfrage handele, außerdem könne auch Klaus Wowereit die Unterlagen rechtzeitig im Bezirksrathaus einsehen.

Jedenfalls folgt nun daraus, dass der Senat künftig auch auf die Gestaltung der Fassaden von Neubauten Einfluss nehmen möchte. Ob das auch bedeutet, dass nun der typische Mitte-Stil verändert und die Hälfte der Neubauten in der Friedrichstraße und Unter den Linden wieder abgerissen wird? Schade wäre es jedenfalls nicht drum.

Anders als um den Bärenzwinger im Köllnischen Park. Hier feierte die Stadt gerade das 69-jährige Bestehen, was den Tierschutzbeauftragten dazu bewog, die Schließung der Anlage zu fordern. Angeblich ist er zu klein für eine artgerechte Haltung. Das stimmt zwar nicht im Vergleich zu den Zoos, aber natürlich braucht ein großes Tier wie ein Bär wesentlich mehr Auslauf. Daher sollte man die generelle Öffnung des Zwingers in Betracht ziehen und stattdessen den gesamten Park zur Verfügung stellen. Das wäre für die Bären dann sicher angenehmer, als die jetzige Doppelzelle.

Angenehmer arbeiten sollen künftig auch die BVG-Angestellten, jedenfalls die in den Büros. Vom Kleistpark zieht der Betrieb gerade in das sogenannte Trias-Gebäude an der Holzmarktstraße. Zwar gibt es hier keinen U-Bahn-Anschluss mehr, dafür hellere Büros und mehr Platz.

Den braucht auch die private Sprachschule GLS, die zurzeit in der Kastanienallee im Prenzlauer Berg sitzt. Sie möchte gerne das alte Stadtbad Oderberger Straße kaufen, gleich um die Ecke. Das hundert Jahre alte Gebäude ist schon seit 1986 außer Betrieb und wurde nur ab und zu für kleinere Veranstaltungen aus dem Dornröschenschlaf geholt. Zwar wollte eine Anwohnerinitiative das Bad in eigener Regie wieder reanimieren, sie scheiterte jedoch am Geld. Das hat die Sprachschule angeblich zur Verfügung, bis zu 20 Millionen kann sie nach eigenen Angaben investieren. Der Bezirk ist jedoch nicht begeistert, denn die Öffentlichkeit könnte das Bad dann nur an zwei oder drei Tagen in der Woche nutzen. Da lässt man es doch lieber weiter vergammeln.

Dafür werden vor allem in der City weiterhin fleißig Hotels gebaut. Auf dem Grundstück des alten Friedrichsadtpalastes auf dem Bertolt-Brecht-Platz entsteht ein besonders großes und schickes Exemplar, der gleiche Investor baut auch schon eines an der Otto-Braun-Straße. Insgesamt sind zurzeit zehn Neubauten geplant oder bereits in der Bauvorbereitung. Dabei sinkt die Zahl der Übernachtungen seit letztem Jahr, die Auslastung der Hotels ist auf 50% gesunken.

Auf null Prozent sank sie in den etwa 150 Lottoläden, die in den vergangenen Monaten schließen mussten. Weil seit Januar das neue Glücksspielgesetz in Kraft ist, sollte die Zahl der Annahmestellen reduziert werden, damit will der Senat der Spielsucht entgegenwirken. Merkwürdig nur, dass in der Zwischenzeit die Zahl der Spielotheken auf mittlerweile 947 erhöht worden ist, und wöchentlich werden weitere dieser Einrichtungen genehmigt und eröffnet. Drei größere Automatenkasinos stehen kurz vor der Eröffnung. Doch der Senat lehnt jede Stellungnahme dazu ab, weshalb er kleine Lottoläden schließt, neue Spielhallen jedoch erlaubt, obwohl dort die Suchtgefahr wesentlich größer ist.

Nicht um Spielsucht geht es bei der Droge Tilidin, sondern um eine ganz handfeste. Das rezeptpflichtige Schmerzmittel hat sich besonders in jugendlichen Türken- und Araberkreisen etabliert. Es wird vor allem über gefälschte Rezepte erworben, im vergangenen Jahr mindestens 2100 mal, Experten rechnen jedoch mit der zehnfachen Zahl. Mittlerweile soll der Nachschub aber über Osteuropa in großen Mengen kommen und unabhängig von Apotheken verhandelt werden. Justizsenatorin Gisela von der Aue hat der Droge deshalb nun den Kampf angesagt. Wie das konkret aussehen sollte, ist unklar, zumal Tilidin-haltige Medikamente nicht illegal sind und auch nicht einfach verboten werden können. Deshalb soll es nun erstmal einen Runden Tisch geben, eventuell im kommenden Jahr auch eine Bundesratsinitiative.

Tilidin macht für kurze Zeit unbeschwert, schmerzunempfindlich und baut Hemmungen zur Gewaltanwendung ab, die Polizei geht davon aus, dass es bei zahlreichen Angriffen und Überfällen mit einer Rolle spielt.

Vielleicht auch bei den derzeit zunehmenden schwulenfeindlichen Attacken. Eine Gruppe junger Männer randlierte am Freitagabend im Lokal White Trash in der Schönhauser Allee, sie rief schwulenfeindliche Parolen, griff die Bedienung an und verletzte den Wirt. Danach konnten sie entkommen.

Auch im Tiergarten konnte eine Gruppe Angreifer innerhalb von zwei Stunden eine ganze Reihe Schwule zusammenschlagen, die sich dort nachts zwischen dem Neuen See und der Siegessäule aufhielten. Zwei Männer wurden schwer verletzt, die Angreifer flüchteten. Möglicherweise sind es die gleichen Täter, die das Mahnmal für in der NS-Zeit verfolgte Homosexuelle beschädigten, das am östlichen Rand des Tiergartens steht. Hier wurde der Bildschirm eingeworfen.

Im Tiergarten war es auch, wo 1919 die Leichen von Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht in die Spree geworfen wurden. Beide waren zuvor von Einheiten rechtsextremer Freikorps-Einheiten ermordet worden. Dass dies "politisch geboten" und von der deutschen Geschichte "förderlich legitimiert" gewesen sei, sagte der NDP-Abgeordnete Jörg Hähnel in der Bezirksverordnetenversammlung Lichtenberg. Hähnel, der gleichzeitig Landesvorsitzender ist sowie im NPD-Bundesvorstand sitzt, muss sich wegen dieser Äußerung am 10. September vor Gericht verantworten.

Verpatzt



Verpasste Gelegenheiten gab es vergangene Woche einige. Zum Beispiel hatten sich reiche Engländer und Amis insgesamt 40 Wohnungen in den sogenannten Fehrbelliner Höfen in Mitte gekauft. Die ehemalige Fabrik wird derzeit umgebaut, insgesamt sollten über 150 Wohnungen entstehen, 3800 Euro pro Quadratmeter, mit Swimmingpool auf dem Dach und auch sonst allerlei Luxus. Blöd nur, dass sich die Investoren wohl verrechnet haben und nun geht erstmal gar nichts mehr. Deshalb wird jetzt auch nicht mehr weitergebaut. Wenn Berlin auch arm ist – an Bauruinen ist die Stadt reich.

Wie zum Beispiel am Steglitzer Kreisel. Als alter West-Berliner habe ich noch das Bild vor Augen, wie das Hochhaus jahrelang als Rohbau da stand, ohne Fassaden und Fenster, weil der Bauherr pleite war. Nun steht es wieder leer und niemand will es haben, denn es ist mit Asbest verseucht. Das Bezirksamt hat deshalb nun bekanntgegeben, dass es das Haus auf eigene Kosten sanieren lassen muss. Aber dass es danach verkauft werden kann, ist trotzdem nicht sicher.

Auch die Pläne des Wirtschaftsministers Harald Wolf wurden gestoppt: Er wollte die Fördergesellschaft Berlin Partner ausbauen, damit sie neue Firmen und damit Investoren nach Berlin holt und die Stadt international als interessanten Wirtschaftsstandort präsentiert. Die neue Superbehörde sollte in jedem Bezirksamt einen Mitarbeiter positionieren, der alles vor Ort koordiniert und sich auch um die Bestandspflege vorhandener Unternehmen kümmert. Doch der

Koalitionspartner SPD will das alles nicht, jedenfalls nicht so, und deshalb wird diese gut gemeinte Initiative wohl wieder platzen.

Geplatzt ist auch der Kragen eines anderen SPD'lers, des Bundestagsabgeordneten Klaus-Uwe Benneter. Weil die Bauarbeiter neben seinem Zehlendorfer Eigenheim morgens eine Viertelstunde zu früh mit der Arbeit begannen, ging der resolute Sozialdemokrat mit dem Wasserschlauch gegen die Männer vor. Die reagierten mit Anzeigen wegen Körperverletzung, allerdings wurde von Verletzungen gar nichts bekannt. Dass für manche Punks die Berührung mit Wasser an Körperverletzung grenzt, ist klar, aber dass selbst das Proletariat so zickig reagiert, erstaunt schon.

Dabei können sie noch froh sein: In Marzahn ging ein 35-jähriger Mann gleich mit einem Messer auf seinen Widersacher los. Er stach auf einen vietnamesischen Zigarettenhändler ein, der 20-Jährige starb noch am Tatort.

Auch am Potsdamer Platz ist wieder mal was geplatzt, diesmal eine Glasscheibe im 25. Stock des Bahntowers. Nicht zum ersten Mal gab es dort Glasbruch, erst vor sechs Wochen traf es eine Scheibe in der 13. Etage. Scherben bringen nicht immer Glück. Manche aber vielleicht doch, wie die aus Porzellan beim Polterabend. Am Freitag heirateten überall in der Stadt hunderte Paare, wahrscheinlich in der Hoffnung, dass der Ehemann wegen der Schnapszahl 8.8.08 das Datum nicht vergisst. Nach dem 12.12.2012 werden die jährlichen Schnapszahlhochzeiten dann erstmal wieder vorbei sein. Es ist übrigens ein Gerücht, dass die ersten Scheidungstermine zum 9.9.09 bereits gebucht sind.

Eine Sensation gibt es übrigens von der BVG zu berichten. Bisher fiel sie vor allem dadurch auf, dass sie Bus- und Bahnlinien ausdünnte oder ganz abschaffte, nun setzt das Unternehmen plötzlich mehr Straßenbahnen ein. Innerhalb der Woche sollen die Linien 12 und M2 in kürzeren Abständen befahren werden. Die Polizei dagegen schließt weiterhin munter ihre Wachen. Insgesamt 25 Prozent werden aufgegeben, pro Direktion gibt es dann noch drei Wachen. Damit will der Senat wahrscheinlich das Geld sparen, dass er zum Bau des neuen Gefängnisses in Großbeeren braucht, das er wiederum benötigt, weil es mehr Kriminalität gibt, weil ja viele Polizeiwachen geschlossen wurden. Oder so.

BVG-Betriebshof Müllerstraße

Der Straßenbahnverkehr erlebte in den Zwanziger Jahren auch im Berliner Norden einen rasanten Aufschwung. Bald reichten die Betriebshöfe in Reinickendorf und Tegel nicht mehr. Deshalb beschloss die Berliner Straßenbahn-Betriebs GmbH den Bau einer neuen Anlage in der oberen Müllerstraße. Im Herbst 1927 eröffnete hier ein neuer Straßenbahn-Betriebshof.

Allerdings wurde nicht nur ein Gelände mit einer Halle angelegt. Der Architekt Jean Krämer hatte weitergehende Gedanken gemacht. Während es in Berlin immer mehr Kämpfe zwischen Arbeitern und Gewerkschaften auf der einen und Unternehmen und der Polizei auf der anderen Seite gab, setzte er auf Integration. Das Personal sollte in Zeiten von Wohnungsnot und Klassenkampf an die Firma gebunden werden. So entwarf Krämer nicht nur den eigentlichen Betriebshof seiner riesigen Wagenhalle, sondern er ließ auch den Blockrand mit Wohnhäusern für die Arbeiter und Angestellte bebauen. 280 Wohnungen in repräsentativen Häusern, mit Balkonen und ohne dunkle Hinterhöfe flankierten den Straßenbahnhof. Zwei Turmhäuser an den Seiten zur Bockeinfahrt wurden 32 Meter hoch wie Torgebäude errichtet, hier kam die Verwaltung unter.

Der Betriebshof Müllerstraße war nicht nur von diesem Konzept und seiner Architektur herausragend, er erhielt auch innerhalb der Straßenbahngesellschaft eine besondere Bedeutung, alle ihre Ausbildungsschulen wurden hier vereinigt.

[mygal=80721_betriebshof]

Die mächtige Halle bildet das Zentrum des Betriebshofes, 14.000 Quadratmeter groß nahm sie etwa die Hälfte des gesamten Grundstücks ein, auf dem insgesamt 320 Straßenbahnwagen Platz fanden. 31 Gleise führten in die Halle, auf den ersten 40 Metern liefen sie über Revisionsgruben, damit die Wagen auch von der Unterseite erreichbar waren. Im hinteren Teil befanden sich die Werkstätten und Aufenthaltsräume, Stellmacher, Schmiede und Schlosserei grenzten an den Seiten.

In der Halle wurden die Straßenbahnwagen auch gewaschen. Dabei kamen Hochdruckpumpen zum Einsatz, die von großen Wassertanks auf den Dächern der beiden Turmhäuser gespeist wurden. Rechts und links entstanden etwa 10 Meter breite Anbauten, die sich über die gesamte Länge der Halle hinzogen. Sie dienten als Geräteräume und Materiallager.

Legendär waren die großen Räume im Erdgeschoss der Turmhäuser. Hier befand sich nicht nur der Kassenraum, in dem die Schaffner ihre Abrechnung machten, sondern auch die "Schreckenskammer". So nannten die Kollegen den Teil der hauseigenen Fahrschule, in dem 1 1/2 Stunden lang die Entschluss- und Reaktionsgeschwindigkeit sowie die Nervenstärke der Fahrwärter geprüft wurde.

Das gesamte Gelände des Betriebshofes, also die Halle und das Freigelände, ist voll unterkellert. Bis vor wenigen Jahren befand sich hier die Kleiderkammer der BVG, aber auch zahlreiche andere Zweckräume, vor allem Lager. Noch heute gibt es niemanden, der genau weiß, was sich hier alles befand und noch befindet. Ein Teil der Räume ist heute an außenstehende Firmen vermietet.

In den Fünfziger Jahren verlor der Straßenbahnverkehr in Berlin nach und nach an Wichtigkeit. Vor allem der Ausbau der U-Bahn sowie der Einsatz von Bussen, die flexibler einsetzbar waren, drängten die Straßenbahn immer mehr zurück. Das führte am 31. Mai 1958 zur Schließung des Straßenbahnhofes Müllerstraße und zu seinem Umbau in einen Busbetriebshof. Dabei reichte es nicht, einfach nur die Schienen herauszureißen, sondern die Halle und das Gelände mussten komplett den neuen Anforderungen angepasst werden. So wurden die Revisionsgruben innerhalb der Halle verändert, neue Tore und große Fenster eingebaut, für eine Umfahrungsmöglichkeit um die Wagenhalle wurde das Gelände nach hinten erweitert. Eine neue Tankstelle wurde errichtet, mit Vorratsmöglichkeit für mehrere Wochen. Auch die Wagenwaschanlage wurde neu gebaut, der Einfahrbereich und die Räume der Fahrschule komplett umgestaltet und nicht zuletzt eine neue Heizungsanlage eingebaut. So dauerte es zwei Jahre, bis am 1. Juli 1960 der neue Autobus-Betriebshof Müllerstraße in Betrieb gehen konnte.

Seitdem hat sich vor allem die Kapazität der Anlage und die Effektivität der Einrichtungen stetig verbessert. 1960 konnten gerade 140 Busse auf das Gelände, heute gibt es Platz für 230 Fahrzeuge. Für 108 Eindecker und 75 Doppeldeckerbusse ist die Müllerstraße der "Heimathof", allerdings werden alle Anlagen heute auch externen Firmen zur Verfügung gestellt. Das gilt genauso für die ehemalige Fahrschule, aus der längst die "Verkehrsakademie Omnibus" geworden ist, die qualifizierte Ausbildung von Fahrpersonal und weiterführende Seminare anbietet, auch für externe Firmen und Privatpersonen. Hier lernt man auch den Umgang mit Konflikten (Deeskalationstraining). Die Erarbeitung von Strategien zur Stressbewältigung und Themen wie Team- und Organisationsentwicklung sind vertreten.

Bis in die Neunziger Jahre wurden die zum Betriebshof gehörenden Wohnungen nur an BVG-Bedienstete vermietet. Auch das hat sich nun geändert. In Berlin ist Wohnraum nicht mehr knapp, Hausbesitzer müssen heute nach Mietern suchen, statt umgekehrt. So ändert sich auch die Zusammensetzung der Menschen innerhalb der Wohnhäuser. Einen neuen Mieter gibt es bereits: Im Wohnhaus neben der Einfahrt zum Betriebshof hat die BVG-Firma "Charter & Touristik" im Frühsommer 2005 ein Ladenbüro eröffnet. Hier bietet sie sowohl Touristen-Rundfahrten durch Berlin an, als auch Reisen, von der Mark Brandenburg bis in die Türkei.

Tote Bahnsteige

Berlin hat derzeit 170 U-Bahnhöfe, demnächst kommen am Tiergarten noch drei weitere dazu. Doch die spezielle Geschichte unserer Stadt bringt es mit sich, dass es daneben noch weitere unterirdische Bahnbauten gibt, die nicht mehr gebraucht werden oder sogar niemals in Betrieb waren. Dazu gehört auch die Linie U10, die unter Haupt- und Rheinstraße in Friedenau Richtung Lichterfelde führen sollte.

Da die S-Bahn zu Ost-Berlin gehörte, wollte der West-Berliner Senat von ihr unabhängige U-Bahn-Strecken bauen, selbst wenn sie teilweise nur wenige Meter voneinander entfernt verlaufen. Dazu gehörte auch die U10, sowie der fertiggestellte nördliche Teil der U8, der vom Gesundbrunnen ins Märkische Viertel führt. Mit der Übernahme der S-Bahn durch die BVG im Januar 1984 wurden diese Pläne überflüssig, doch manche Baustellen wurden noch zu Ende gebracht, andere waren längst fertig und liegen bis heute brach.

Hier eine kleine Übersicht über Bahnsteige der U- und S-Bahn, an denen wohl niemals ein Zug halten wird:

Anhalter Bahnhof, Moritzplatz

In den 30er Jahren war der Anhalter faktisch der Hauptbahnhof von Berlin. Bei der Anlegung des unterirdischen S-Bahnhofs wurden die beiden äußeren Gleise für eine neue Strecke eingeplant, die über Koch- und Oranienstraße zum Görlitzer Bahnhof führen sollte. Der Moritzplatz hat deshalb heute eine solch großzügige Zwischenetage, weil er als Umsteigebahnhof dieser Strecke geplant war.

Schlossstraße, Innsbrucker Platz, Alexanderplatz

Die schon angesprochene U10 sollte, vom Innsbrucker Platz kommend, bis zur Kreuzung Unter den Eichen / Drakestraße führen. Deshalb wurden am Bhf. Schlossstraße zwei übereinander liegende Bahnsteige gebaut, für die vollendete U9 und die nie gebaute U10. Heute ist an jedem dieser Bahnsteige nur jeweils ein Gleis vorhanden. Auch am Innsbrucker Platz existiert bereits ein Bahnsteig für die U10. Später sollte die Linie übrigens Richtung Norden über Potsdamer Platz und Leipziger Straße bis nach Weißensee verlängert werden. Auch diese Pläne verschwanden nach der Wiedervereinigung in der Schublade, hinterließen aber am Bahnhof Alexanderplatz zwei Bahngleise, die heute als Abstellgleise für die U5 dienen.

Jungfernheide, Turmstraße

Es ist auch die U5, für die es schon zu Mauerzeiten eine Planung gab, die sie vom heutigen Endpunkt Alexanderplatz bis zum Bahnhof Jungfernheide und darüber hinaus zum Flughafen Tegel führte. An der Jungfernheide sollte sie auf die U7 nach Spandau treffen. An beiden vorhandenen Bahnsteigen gibt es deshalb jeweils einen leeren Gleistrog. Auf ihrem Weg zur Jungfernheide hätte die U5 auch die U9 gekreuzt. Deshalb liegt heute der U-Bhf. Turmstraße in Moabit sehr tief, denn hier war ein Umsteigebahnhof geplant.

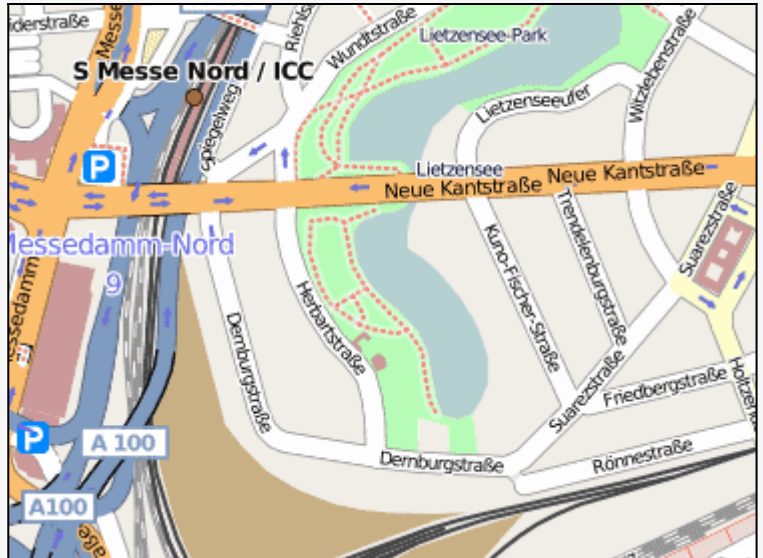
Rathaus Spandau

Hier gibt es ebenfalls zwei Bahnsteige, an denen jeweils nur ein Gleis liegt. Der Platz war vorgesehen für eine Verlängerung der U2, die heute am Bahnhof Ruhleben endet. Die Planung sah eine Verlängerung über Rathaus Spandau bis zum Falkenhagener Feld und nach Hakenfelde vor. Deshalb auch hier ein Umsteigebahnhof.

Deutsche Oper

Genauso sieht es in Charlottenburg aus, aber hier hat es eine andere Ursache, dass sich zwei Gleise einen breite

Bahnhof teilen, der für vier Gleise gebaut wurde. Tatsächlich fuhren hier von 1906 bis 1970 Bahnen, nämlich die alte Strecke zum Richard-Wagner-Platz. Mit dem Neubau der U7 entstand nur ein paar hundert Meter weiter mit dem Bhf. Bismarckstraße ein neuer Umsteigebahnhof.



Messe Nord / ICC, Westend

Zwischen diesen Bahnhöfen der Ringbahn fuhren bis in den Krieg hinein auch die Züge einer nicht mehr existierenden Strecke: Vom Bhf. Charlottenburg kommend bogen sie vor dem Westkreuz nach Norden ab. Deshalb haben die S-Bahnhöfe Messe Nord / ICC sowie Westend noch heute zwei Bahnsteige, obwohl es nur ein Gleispaar gibt.

Unverständene Untergrundkunst

Dass U-Bahn-Fahrten in Berlin oft eine Qual sein können, ist bekannt. Gründe dafür gibt es viele, z.B. grölende Punks, aggressive Schnorrer, nach Schweiß duftende Mitmenschen oder Leute, die dermaßen laut in ihr Handy brüllen, dass man den Eindruck hat, Privatsphäre sei für sie unerträglich. Und dann gibt es noch die Musiker. Oder die, die sich dafür halten. Da ich mich wegen einer Verletzung einige Tage weder mit dem Fahrrad, noch mit dem Auto durch Berlin bewegen konnte, musste ich in dieser Woche einige längere Wege mit der U-Bahn absolvieren. Dort wurde mir das Elend dieser Fortbewegungsart wieder krass vor Augen geführt: Offenbar haben Gitarre, Akkordeon oder Flöte spielende Leute überhaupt keine Scheu mehr, andere offensiv zu belästigen. Anders kann ich es mir nicht erklären, dass sie sich lärmend und aufdringlich weder durch böse Blicke noch durch Worte davon abhalten lassen. Doch anders als sonst, hatte ich diesmal keine Lust, die Tortur schweigend über mich ergehen zu lassen und habe protestiert. Insgesamt dreimal habe ich die "Musiker" in entsprechender Lautstärke aufgefordert, leiser zu spielen, so dass man sich z.B. noch mit jemandem unterhalten kann. Ich habe nicht verlangt, dass sie aufhören, immerhin versuchen sie ja auf diese Art Geld zu verdienen, aber ich wollte diese Geräuschbelästigung genauso wenig erdulden, wie ich nie an eine Autobahn oder einen Flughafen umziehen würde.

Die Protagonisten waren: Ein Akkordeonspieler osteuropäischer Herkunft, ein Gitarrist inkl. Sänger (ich schätze aus Kanada oder den USA) sowie eine deutsche Fagottspielerin. Allesamt sind sie in einer Lautstärke aufgetreten, die jeden Versuch zunichte machte, sich z.B. auf ein Buch zu konzentrieren. Gespräche waren erst recht nicht möglich. Die Reaktion der Musiker auf meine Bitte, etwas leiser spielen, war überall gleich: Verständnisvolles Nicken und Weiterspielen in der gleichen Lautstärke. Interessant war das sehr unterschiedliche Verhalten der anderen Fahrgäste.

Der Akkordeonspieler, wahrscheinlich Rumäne oder Bulgare, hat offensichtlich auch die anderen genervt. Kaum hatte ich mich beschwert, kam Zustimmung von mehreren Personen. Teilweise allerdings in einem aggressiven Ton, der eher Rassismus vermuten lässt, statt nur gestörtes Kulturempfinden. Es war mir schon fast peinlich, diesen Leuten einen Vorwand zu liefern, sich so zu äußern.

Ganz anders bei den beiden Amerikanern, die mit Gitarrenbegleitung Weisen von Bob Dylan darboten. Gleich nach meiner Bitte schlug der liberale Mob zu, glücklicherweise nur verbal. Wenn mir die Musik nicht gefalle, könnte ich ja den Wagen wechseln (dumm nur, dass die beiden danach in den nächsten Waggon gegangen sind und ich dann ständig auf der Flucht vor ihnen gewesen wäre). Vielleicht hatten sie auch nur ihren Fanclub dabei, jedenfalls schauten mich einige Mitreisende demonstrativ finster an und titulierten mich einen Spießer.

Dermaßen moralisch gestärkt traf ich dann auf der Rückfahrt die Lady mit dem Fagott, ein Instrument, mit dem man übrigens sehr laute Geräusche machen kann! Diesmal war es mein Fehler, ich hatte sie ja schon beim Einsteigen bemerkt und mich direkt neben sie gesetzt, allerdings war sie in diesem Moment ganz still. Doch sofort nach dem Schließen der Tür ging es los, und zwar nicht nur laut, sondern extrem falsch, was selbst mir Musik-Unkundigem offensichtlich war. Der Zug war voll und nach wenigen Sekunden beschwerte ich mich über die Lautstärke. Dann zeigte sich, dass das Maß individueller Toleranz unmittelbar mit der Geschlecht und der sexuellen Ausrichtung zusammenhängt: Während mich einige Frauen bestärkten und sich ebenfalls beschwerten, begannen mehrere Typen demonstrativ mit der Musik mitzuwippen, mit den Fingern zu schnippen und so zu zeigen, dass sie die Darbietung gut fanden. Erwähnte ich schon, dass die Fagottistin nicht nur jung, sondern sicher körperlich sicher auch recht attraktiv war? In der kurzen Zeit zwischen dem Gleisdreieck und dem Nollendorfplatz sah ich jedenfalls mehrere grinsende Männergesichter sowie einen gestreckten Mittelfinger in meine Richtung. Ein Pärchen direkt neben mir begann sich zu streiten, weil die Frau ebenfalls der Meinung war, dass die laute Musik eine Belästigung darstellt, während der Mann das ernsthaft als Kunst bezeichnete.

Sicher sind diese Erfahrungen nicht repräsentativ, und im Prinzip habe ich auch nichts gegen Musik in der Bahn, wenn sie denn ein gewissen Lautstärkelevel nicht überschreitet. Vielleicht sollten sich Soziologen des Themas "Reaktionen von Mitreisenden auf laute Musik in der U-Bahn" annehmen, so richtig mit Altersberücksichtigung, Tortendiagrammen und so. Ich allerdings bin froh, dass ich wieder einigermaßen mit dem Fahrrad fahren kann, wenn vorläufig auch nur mit einer Hand. Aber lieber so, als nochmal die Qual der Bahn.

Elektrische Straßenbahn in Berlin

Als am 16. Mai 1881 erstmals eine elektrisch betriebene Bahn mitten auf der Straße fuhr, war das eine Weltneuheit. Bis dahin gab es nur Pferde-Straßenbahnen, die Elektrische war eine Errungenschaft, deren Ausmaß damals



noch nicht abzuschätzen war. Heute sagt man, die erste elektrische Straßenbahn der Welt fuhr in Berlin. Tatsächlich aber ging sie einige Kilometer südlich der damaligen Reichshauptstadt in Betrieb, in "Groß-Lichterfelde". Sie verband den Bahnhof Lichterfelde Ost mit der Kaserne in der Finckensteinallee. Gerüchte besagen, dass mit der Bahn verhindert werden sollte, dass die jungen Kadetten auf dem Weg in die Kaserne vom selben abkommen. Tatsächlich war eine Fahrt mit der ersten Elektrischen jedoch so teuer, dass Rekruten sie sich gar nicht leisten

konnten. Ein Handwerkergeselle musste eine Stunde arbeiten, um sich die 2,5 Kilometer weite Fahrt leisten zu können.

Anders als heute bezog diese Straßenbahn ihren Strom nicht aus einer Oberleitung, sondern aus den Schienen. Da das für Fußgänger sehr gefährlich war, wurde beiderseits der Strecke ein Zaun gezogen, bald darauf verlegte man die Stromleitung nach oben. Die Bahn zuckelte im Fahrradtempo mit etwa 20 Stundenkilometer durch Lichterfelde. Ursprünglich sollte sie gar nicht auf der Straße fahren, sondern darüber. Werner von Siemens wollte die Strecke als Hochbahn bauen, so wie es später in Berlin auch realisiert wurde. Damals jedoch hatte man noch Angst, dass das Schmieröl nach unten tropfen und die Kleidung der Passanten beschmutzen könnte.

Die Öffentlichkeit nahm von dem historischen Ereignis kaum Notiz. Während die Vossische Zeitung die Eröffnung

völlig verschwiegen, schrieb die ebenfalls in Berlin erscheinende "National-Zeitung" in einer bescheidenen Kurzmeldung: "Gestern Mittag 1 Uhr ist die elektrische Eisenbahn von dem Bahnhofe Lichterfelde der Berlin-Anhaltischen Bahn nach der Hauptkadettenanstalt dem Verkehr übergeben worden. An der Einweihungsfahrt beteiligten sich über 90 Personen. Die Fahrt verlief ohne jede Störung zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer." Da der einzige Waggon aber nur 20 Personen fasste, waren die restlichen 70 wahrscheinlich Gäste der Einweihung. Knapp 50 Jahre später war die Straßenbahn mit 634 Kilometern Strecke auf ihrem Höchststand angewachsen, sie beförderte 1929 fast 930 Millionen Fahrgäste! Im Jahr 1902 wurden die letzten Pferdestraßenbahnen in Berlin abgeschafft, die Elektrische hatte sich durchgesetzt.

BVG-Streik

"Da freuen sich aber die Taxifahrer über den BVG-Streik". Das war heute Nacht der Tenor bei fast allen Fahrgästen. Na ja, wenigstens bei denen, die nach 21 Uhr gefahren sind. Die die vorher in meinem Wagen saßen waren froh, überhaupt von der Stelle zu kommen. Meine Vorbestellung um 19 Uhr von der Neuen Kantstraße wollte zum Schlüterhof, Fahrzeit normalerweise um die 20 Minuten. Zu diesem Zeitpunkt waren wir noch immer in Charlottenburg. Trotz Nebenstraßen fahren und kleiner Tricks brauchten wir genau eine Stunde, bis wir Unter den Linden ankamen. Nix mit paradiesischen Zuständen.

Klar, der BVG-Streik beschert uns mehr Fahrgäste. Dazu ist noch die ITB, das ist nicht schlecht. Aber doppelte oder dreifache Umsätze, das gibt es dann doch nicht. Dafür ist es extrem nervig. Als mich gegen 18 Uhr am Zoo eine Dame winkte, stieg plötzlich eine andere Frau ins Auto. Die Winkerin versuchte sie herauszuzerren und brüllte: "Das ist mein Taxi!" und zog an ihrem Arm. Es entwickelte sich ein Handgemenge bis ich nach hinten schrie: "Raus, alle beide!" Die Frau stieg auch aus und schlug die Tür zu, ich gab Gas und war froh, die Furien los zu sein. Es sollte aber nicht die letzte Erfahrung von Aggressivität sein. Im Stau werden manche Autofahrer zu egoistischen Monstern, lassen niemanden in die Spur, drängeln, hupen und kommen doch nicht schneller vorwärts. Am Ernst-Reuter-Platz war das Chaos perfekt, hier hatten sich die vielen Autos so ineinander verkeilt, dass es gar nicht mehr weiter ging. Durch das geschlossene Fenster hörte ich das Brüllen einiger Männer: "Fotze! Arschloch", es war ätzend. Dabei war der Weg in die Hardenbergstraße frei, mein Fahrgast und ich waren froh, dem Horror entkommen zu sein. Gestern Abend hat sich wieder einmal gezeigt, dass in dieser Stadt sehr viele Verrückte herumlaufen und fahren. Sowie es Stress gibt, einen Ausnahmezustand wie diesen Streik, kann es gefährlich werden, wenn man ihnen über den Weg läuft. Wahrscheinlich sind das die gleichen, die in den vergangenen Tagen Fahrgäste und Busfahrer angegriffen und teilweise schwer verletzt haben. Jetzt, wo die BVG streikt, haben sie sich in ihre Autos zurückgezogen und verbreiten ihren Terror auf der Straße.

BVG-Busfahrer

Mehrmals in der Woche steht in der Zeitung, dass irgendwo in Berlin wieder ein Busfahrer der BVG angegriffen wurde. Die Gründe dafür stehen meist nicht dabei, vielleicht sind sie auch nicht bekannt. Sicher kann man davon ausgehen, dass viele der Angriffe von irgendwelchen Leuten durchgeführt werden, die eh aggressiv und gewalttätig sind und auch außerhalb von Bussen Menschen bedrohen oder angreifen. Aber ist das alles?

Ich fahre nur alle paar Monate mal mit einem BVG-Bus, aber wenn, dann ist das jedes Mal eine Qual. Beispiel: Ich habe einen Kurzstrecken-Fahrschein und möchte damit eine wirklich kurze Strecke fahren, eine Station mit der U-Bahn und dann noch eine mit dem Bus. Der Busfahrer lässt mich aber damit nicht rein, weil man mit einem solchen Fahrschein nicht umsteigen dürfe. Dass ich insgesamt nur 2 Stationen fahren wollte, interessiert ihn nicht, er lässt

mich lieber im Wolkenbruch stehen.

Oder: Während der U-Bahn-Sperrung auf der U9 werden Ersatzbusse eingesetzt, die natürlich entsprechend voll sind. Neue Fahrgäste werden nicht mehr rein gelassen. Als der Bus am Virchow-Krankenhaus hält und Fahrgäste aussteigen lässt, bleibt die vordere Tür zu. Also versuchen die Leute durch die hintere Tür einzusteigen. Daraufhin schließt der Busfahrer auch diese Tür und fährt weiter, obwohl noch einige Menschen aussteigen möchten. Sie protestieren lautstark, aber ohne Erfolg. Ich weiß nicht, ob das juristisch als Nötigung oder Freiheitsberaubung zu werten ist, in jedem Fall aber ist es eine absolute Frechheit.

Nach diesen beiden Erlebnissen innerhalb eines Tages verstehe ich es gut, dass manche Leute ihren Frust über solche Busfahrer auch mit Gewalt raus lassen. Das heißt nicht, dass ich die Angriffe billige, aber ich kann die Gründe nachvollziehen. Es ist ungeheuerlich, mit welcher Arroganz und Unverfrorenheit sich manche BVG'ler ihren Fahrgästen gegenüber verhalten. Und ich werde sicher wieder die nächsten Monate keinen Bus der BVG besteigen. Glücklicherweise habe ich ein Auto und ein Fahrrad.

Kostenlos zum Reichstag

Na endlich, die BVG wird vernünftig: Was in den 70er Jahren von Tausenden gefordert wurde, trägt nun Früchte. Allerdings nur im Kleinen. Im sehr Kleinen. Die BVG teilte diese Woche mit, dass sie nichts dagegen hat, auf der neuen "U-Bahn-Strecke" U55 die Züge kostenlos fahren zu lassen. Nur zur Erinnerung: Das ist die Linie zwischen dem Reichstag und dem neuen Hauptbahnhof, also etwa 700 Meter. Im Mai wird diese Stummellinie eröffnet, im Sommer nächsten Jahres kommt dann die Verbindung zum Pariser Platz dazu. Dann soll der Nulltarif aber wieder abgeschafft werden.

In den vergangenen Monaten gab es immer wieder Beschwerden, dass man selbst mit einem Kurzstrecken-Fahrschein für diese Linie zu viel zahlen würde. Dabei ist sowieso völlig unklar, wer diese Linie überhaupt nutzen soll. Während die Parlamentarier nicht mit der U-Bahn fahren, sondern in den silbernen und schwarzen Nobelkarossen des Parlaments-Fahrdienstes, bevorzugen Touristen doch eher den oberirdischen Anblick der Gegend. Damit überhaupt jemand auf dieser Strecke fährt, geht das ab Mai voraussichtlich kostenlos. Dass die U55 überhaupt eröffnet wird, bevor wenigstens die Verbindung zum Brandenburger Tor fertig ist, liegt daran, dass das Land Berlin dem Bund die Eröffnung für das Jahr 2006 versprechen musste. Andernfalls hätte das Finanzministerium seinen Zuschuss von 145 Millionen Euro zurückgefordert. Berlin hatte die Bauarbeiten im Juni 2001 aus Geldmangel eingestellt und damit den Bund verärgert.

Auf die Verlängerung zum Alexanderplatz müssen Touristen und Berliner noch einige Zeit warten – mindestens bis 2014, falls der angepeilte Baubeginn 2008 tatsächlich eingehalten wird. Und falls das Land Berlin dann nicht wieder die Arbeiten einstellt, weil kein Geld da ist.

Nachtrag:

Die BVG hat das Angebot nun wieder zurückgenommen, weil sie gemerkt hat, dass man damit kein Geld verdienen kann. Das gewohnte Weltbild bleibt also erhalten...