

Vier Brüche von Wasserrohren in nur einer Woche

Straßenbahn unterspült, Autoverkehr beeinträchtigt

■ VON ISABELL JÜRGENS

Hunderte Haushalte ohne Wasser, Verkehrschaos auf den Straßen: Die Berliner Wasserbetriebe hatten in den vergangenen Tagen gleich mit einer ganzen Reihe von Wasserrohrbrüchen in verschiedenen Ortsteilen zu kämpfen. Während die zerborstenen Rohre inzwischen wieder geflickt beziehungsweise ausgetauscht worden sind, wird es jedoch noch einige Zeit dauern, bis die betroffenen Straße wieder komplett wiederhergestellt sind. „Das Verkehrschaos tut uns leid“, sagte am Sonnabend der Sprecher der Berliner Wasserbetriebe (BWB), Stephan Natz. Allerdings sei es ein unglücklicher Zufall, dass gleich eine Vielzahl von Wasserrohrbrüchen mit ernststen Auswirkungen innerhalb so kurzer Zeit aufgetreten seien. „Das hat nichts mit mangelndem Pflegezustand zu tun“, versicherte Natz.

Alles hatte am vorvergangenen Freitag mit einem Rohrbruch in Köpenick begonnen, der an der Seelenbinderstraße die Straßenbahnlinien 60 und 61 lahmlegte und den Autoverkehr stocken ließ. Zudem blieben dort 150 Haushalte stundenlang ohne Wasser. Am vergangenen Mittwoch dann sorgten gleich zwei Wasserrohrbrüche in Lichtenberg dafür, dass 250 Haushalte den Tag über auf dem Trockenen saßen. Die Dolgenseestraße musste zudem gesperrt werden, weil sich in Fahrbahn und Gehweg ein Loch auftat. Kurz darauf brach dann ein weiteres Rohr nur etwa 100 Meter entfernt an der Kreuzung Mellenseestraße und unterspülte auch dort die Gehwege. Damit nicht genug: Die Altonaer Straße in Tiergarten Richtung Großer Stern zwischen Bachstraße und Klopstockstraße musste gesperrt, die Busse der Linie 106 mussten umgeleitet werden, weil ein Rohr gebrochen war.

Nach Auskunft von BWB-Sprecher Natz haben Wasserrohre eine durchschnittliche Lebensdauer von etwa 100 Jahren. Das Berliner Leitungsnetz für Trinkwasser ist etwa 7900 Kilometer lang. Durchschnittlich 79 Kilometer Rohrleitungen müssten die Wasserbetriebe im Jahr austauschen müssten, damit diese Zeitspanne nicht überschritten wird. „Das halten wir auch ungefähr ein“, so Natz weiter. Dennoch ließe sich nicht ganz verhindern, dass mechanische Eingriffe in den Boden, etwa bei Bauarbeiten und infolge von Erschütterungen durch den Lkw-Verkehr, zu Rissen in den Rohren aus Grauguss beziehungsweise Beton führten. „Im Durchschnitt müssen unsere Monteure zweimal am Tag ausrücken, um irgendwo ein Rohr zu flicken“, so der BWB-Sprecher. Die meisten Brüche blieben aber weitgehend von der Öffentlichkeit unbemerkt, weil sie nur geringfügige Schäden verursachten. Die Berliner Wasserbetriebe investierten pro Jahr etwa 52 Millionen Euro in Erneuerung und Sanierung des Trinkwassernetzes.

Lebensgefährliche Mutprobe in luftiger Höhe – Festnahme

Mit einer lebensgefährlichen Mutprobe hat ein junger Mann am Sonnabendmorgen einen Großeinsatz von Polizei und Feuerwehr ausgelöst. Er kletterte gegen 4.45 Uhr auf einen Baukran im Bereich des Bahnhofes Warschauer Straße. Zahlreiche Partygänger beobachteten die gefährliche Aktion von der nahe gelegenen Warschauer Brücke und animierten den waghalsigen Kletterer zu Kunststücken. Als Polizei und die Feuerwehr anrückten, machte er gerade Liegestütze in luftiger Höhe auf dem Kran. Nach einer Verbeugung vor dem mittlerweile auf rund 50 Personen angewachsenen, klatschenden und schreienden Publikum kletterte der Mann freiwillig von Kran und wurde unten von der Polizei festgenommen. Die Aktion könnte ein teures Nachspiel haben, am Morgen war zunächst noch unklar, ob der Verursacher für den Einsatz aufkommen muss. **hhn**



Leichtsinig Mit Ärger endete diese Aktion für den waghalsigen Kletterer



Verkehrshindernis Immer wieder müssen BVG-Busse wegen parkender Autos auf der Busspur – so wie hier am Kurfürstendamm – ausweichen

„Wir sind bald schlagkräftiger“

Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler (SPD) erklärt im Morgenpost-Interview, wie die Busse schneller werden sollen

■ VON ANDREAS ABEL

Wer in Berlin mit dem Bus unterwegs ist, braucht oft viel Geduld: Zuegeparkte Busspuren, Staus im Berufsverkehr, Falschparker an Haltestellen und Baustellenchaos ärgern die BVG – und natürlich die Fahrgäste. Im Interview mit der Berliner Morgenpost sagt Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler (SPD), ob und wann die Großen Gelben wieder schneller durch die Stadt rollen.

Berliner Morgenpost: Herr Gaebler, Busspuren sind eine Möglichkeit, den Busverkehr zu beschleunigen. Wie viele Kilometer Busspuren gibt es eigentlich in Berlin?

Christian Gaebler: Rund 100 Kilometer, Tendenz leicht steigend. Es ist immer ein sehr aufwendiger Prozess, eine Busspur einzurichten, weil alle Anlieger einbezogen werden müssen, die meist um jeden Meter kämpfen, zum Beispiel wenn Parkplätze wegfallen. Deshalb verfolgen wir das Prinzip der Buslinienbezogenen Beschleunigung. Wir prüfen immer, wo Busse durch welche Verkehrereignisse besonders beeinträchtigt werden. Dann sieht man, welche Maßnahmen geeignet sind: eine Busspur oder Vorrangschaltung an Ampeln oder Haltestellen-Kaps (der Bus hält auf der Fahrspur, Anm. d. Red.).

Haben Sie zurzeit eine Linie besonders im Fokus?
Wir diskutieren mit der BVG über die Linie M 41, die besonders verspätungs- und störungsanfällig ist. Eine dichtere Taktung würde da nur begrenzt Sinn machen, weil die Busse aufeinander auffahren würden. Dann kommen mal ganz viele Busse und mal nur wenige. Das nützt den Fahrgästen nichts. Wir schauen uns an den einzelnen Abschnitten genau an, wo Vorrangschaltungen helfen können und wo Haltestellen-Kaps. Eine Busspur ist nur eine Möglichkeit und nicht immer die wirkungsvollste.

Sind die Planungen für die Linie M 41 schon konkret?
Es gibt für diese Linie ein konkretes Maßnahmenbündel, das die BVG zusammengestellt hat. Das muss jetzt mit dem Bezirksamt Neukölln durchgegangen werden, dort sitzt der Straßenbaulastträger, nicht in der Senatsverwaltung. Geprüft wird jetzt, wann welche Maßnahme umgesetzt werden kann und wie es in die Investitionsplanung und Bauablaufpläne des Bezirks passt. Deshalb ist der Vorlauf in der Regel leider ziemlich lang.

Welche Planungen gibt es außerdem?
Wir haben mit der BVG vereinbart, dass sie die einzelnen Linien analysiert. Dafür ist ein Extraprogramm beschafft worden für den Straßenbahn- und den Busbereich. Dort ist zu sehen, wo es die größten Verspätungen gibt, woran es liegt und wie man gezielt dagegen vorgehen kann. Also: pauschal zu sagen, wir legen jetzt mal eine Busspur an und warten dann, was es bringt, das machen wir nicht.



Im Einsatz gegen zuegeparkte Busspuren Christian Gaebler

Sind Busspuren rückgängig gemacht worden?

Die Busspuren werden regelmäßig kontrolliert, auch auf ihre Sinnhaftigkeit. Wir haben zum Beispiel in Schöneberg auf der Kolonnenstraße eine Busspur in einer Fahrtrichtung aufgehoben, weil sie erkennbar nicht erforderlich war. Es gab dort keine Staus.

Wer kümmert sich denn um Busspuren beziehungsweise die Beschleunigung des Busverkehrs. Haben Sie da eine eigene Abteilung?

Es gab mal eine Beschleunigungskommission. Die war aber leider eher eine Verlangsamungskommission. Da wurde immer alles so gründlich geprüft und aufgearbeitet, dass es meist Jahre dauerte, bis ein Ergebnis vorlag. Aufgrund der begrenzten finanziellen Ressourcen und der Einsparungen fiel diese spezielle Koordinierungsstelle irgendwann einmal weg. Wir verhandeln mit der BVG seit längerem darüber, eine solche Stelle in unserer Verwaltung wieder einzurichten, mit personeller und finanzieller Unterstützung der BVG. Die BVG hat ja auch ein besonderes Interesse daran. Die Vereinbarung ist jetzt so weit, dass Personal konkret

gesucht wird. Wir sind also an dieser Stelle absehbar schlagkräftiger und haben bald wieder Ansprechpartner, die sich speziell um den Busverkehr und seine Beschleunigung kümmern.

Was versprechen Sie sich von der Koordinierungsstelle?

Uns ist daran gelegen, dass Senatsverwaltung, BVG und Verkehrslenkung Berlin eng abgestimmt arbeiten und dass die Arbeit an einer Stelle zusammenläuft. Dass diese Stelle nun besetzt wird, ist eine klare Verbesserung. Jemand muss den Hut aufhaben und Vorgänge auf den Punkt bringen, auch mal nachfassen, wo Vorgänge haken.

Die BVG sagt, sie kann ihr Busangebot nur attraktiver machen beziehungsweise aufrechterhalten, wenn Busspuren nicht dauernd zuegeparkt werden und wenn es Vorrangschaltungen an Ampeln gibt. Sind mehr Vorrangschaltungen finanzierbar?
Wir können das ausbauen und tun das auch. Aber auch hier gibt es Grenzen, etwa, wenn sich wichtige Linien kreuzen. Wir haben oft baustellenbedingte vorübergehende Verzögerungen. Aufgrund der knappen finanziellen Ressourcen kann nicht für jede Baustelle ein Beschleunigungskonzept erarbeitet werden. Das ist für wenige Monate nicht machbar. Die BVG ärgert sich natürlich auch über solche Verzögerungen, das verstehe ich. Aber da müssen wir Prioritäten setzen. Wenn Ampelanlagen umgerüstet und modernisiert werden, bauen wir solche Beschleunigungsschaltungen in aller Regel mit ein.

Können Sie mit dem Argument der BVG etwas anfangen, es macht keinen Sinn, etwa auf den Linien M 41, M 48 oder M 29 mehr Busse auf die Straße zu schicken, weil die dann ohnehin nur im Stau stehen? Oder ist das eine Schutzbehauptung?
Wir haben beim M 41 eine dichtere Taktung erzwungen, gegen Widerstände der BVG. Wir haben zusätzliche Leis-

tungen bestellt für Spitzenzeiten, in denen besondere Defizite da sind.

Die BVG und die Fahrgäste ärgern sich auch über zuegeparkte Bushaltestellen. Was tun Sie dagegen?

Die Zickzacklinien, mit denen früher Bushaltestellen auf der Fahrbahn markiert wurden, sind abgeschafft worden, weil sie nach Ansicht mancher Experten zusammen mit dem Bushaltestellenschild eine Doppelbeschilderung darstellen. Doppelbeschilderungen sind zwar nicht verboten, aber sie werden für nicht erforderlich gehalten. Ich habe da eine andere Position. Mit einer Zickzacklinie sehen die Leute, wie lang die 15-Meter-Abschnitte sind, in denen sie nicht parken dürfen. Man muss das nicht überall in der Stadt machen, aber dort, wo die Haltestellen besonders häufig zuegeparkt werden. Selbst gutwillige Autofahrer haben manchmal Schwierigkeiten, die 15 Meter in beiden Richtungen abzuschätzen.

Und woran hakt es noch?

Ich warte noch auf eine grundsätzliche Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde. Aber ich möchte das durchsetzen.

Wie können Busspuren besser von Falschparkern freigehalten werden?

Wir sind nicht die Polizei. Aber wir sprechen mit der Polizei und den Ordnungsdienstern darüber. Die BVG setzt bereits eigene Kräfte ein, um Busspuren zu beobachten. Auch dieses Problem gehört zu dem Beschleunigungspaket, um das sich die neue Koordinierungsstelle kümmern wird. Man könnte zum Beispiel alle drei Monate Schwerpunktkontrollen durchführen, dort, wo es besonders notwendig ist. Das muss man nicht stadtweit machen. Auch da muss man Prioritäten setzen, alle klagen über fehlendes Personal. Wir sind mit Polizeipräsidenten Klaus Kandt im Gespräch. Bei der Polizei gibt es erkennbar eine Offenheit, zu einem kooperativeren Verfahren zu kommen – auch mit einer klaren Absprache, wie viele Ressourcen dafür in Anspruch genommen werden und wer was dazu beiträgt. Diese Haltung, wir haben kein Personal und machen gar nichts, die gibt es nicht mehr. Das hat sich schon gezeigt bei Ordnungsdiensten in der BVG, Sicherheitskontrollen, der Verkehrssicherheit insgesamt. Nun wollen wir das auch für die Busspuren angehen und zeitnah einen Termin mit Polizei und Ordnungsdienstern vereinbaren.

Der BVG wurde vom Abgeordnetenhaus zusätzliches Geld für zusätzliche Verkehrsleistungen bewilligt, vier und sieben Millionen in diesem und dem nächsten Jahr. Bestehen Chancen, dass das Geld auch darüber hinaus gezahlt wird?

Wir sprechen derzeit über den Nahverkehrsplan bis 2018. Der soll bis zur Sommerpause mit dem Finanzsenator einvernehmlich geklärt sein. Die Beträge müssen dann im Parlament noch beschlossen werden. Ich glaube, dass der jetzige Mittelaufwuchs auch weiter finanziert wird. Aus unserer Sicht müsste es im wachsenden Berlin aber weitere Mittel geben, eine regelmäßige Steigerung in jedem Jahr. Ob das möglich ist, müssen die parlamentarische Diskussion und die Beratung über die wachsende Stadt zeigen.

Hexenverbrennung und küssende Frösche im Moos

Birgit Hägele erzählt Märchen für Kinder und für Erwachsene

■ VON TANJALANINGER

Die beiden mögen tot und in Schöneberg begraben sein, und doch hat Birgit Hägele ein enges Verhältnis zu den Gebrüdern Grimm. Schließlich spielt sie deren Märchen rauf und runter – zum Beispiel am heutigen Sonntag im Natur-Park Schöneberger Südgelände. Allerdings wählt Hägele aus, was sie sagt – und was sie weglässt. „Man darf aus pädagogischen Gründen sagen, dass die böse Hexe verbrannt wird. Für Kinder ist zur Orientierung wichtig, dass das Böse besiegt wird. Aber dass jemand aufs Rad geflochten wird, geht mir zu weit“, sagt die 46-Jährige.

Sie gehört zum Kreis der Berliner Puppenspieler und Geschichtenerzähler, ein hochprofessionelles Metier, das sich ungebrochener Beliebtheit erfreut. So bildet die Hochschule für Schauspielkunst „Ernst Busch“ schon seit 1971 Puppenspieler aus. „Pro Studiengang haben wir zehn bis zwölf Studenten beziehungsweise Absolventen“, sagt Susanna Poldauf, Künstlerische Mitarbeiterin im Studiengang Zeitgenössische Puppenspielkunst. Die Studienzeit beträgt vier Jahre und mündet in ein Diplom. Poldauf schätzt, dass es in Berlin etwa 60 bis 70 freie Puppentheatergruppen gibt. Bekannt sind nicht nur die Theater Hans Wurst Nachfahren in Schöneberg oder Mirakulum in Mitte: Kaum ein Bezirk kommt ohne Puppentheater aus.

An der Hochschule Ernst Busch hat auch Hägele studiert. Die Regisseurinnen beeinflussten sie maßgeblich: „Ich entwickelte ein Gefühl für Sprache und entdeckte mein Talent für das Melodische in der Sprache. Seitdem bin ich dem Wort treu geblieben.“

Wenn Hägele am 29. Juni um 14 und 16 Uhr wieder im Natur-Park Schöneberger Südgelände auftritt (Eintritt 3 Euro, 1 Euro Parkgebühr ab 14 Jahre), agiert sie im Freien – und nutzt den südlich gelegenen Moosgarten als Naturkulisse, weit genug entfernt vom Trubel im Café Paresüd. Ein Vogelkäfig hängt im Baum, daneben weht eine flachsbonden Strähne. Ein Spinnrad ist zu sehen, weiter hinten auf moosig grünem Boden liegt eine goldene Kugel. Hägele ist am Morgen mit zehn Taschen angereist – „das ist nicht besonders viel“,



Märchenhaft Birgit Hägele erzählt ihre Geschichten im Südpark

sagt sie. Schließlich braucht sie Requisiten. Für den Rätselteil ihres Programms hat sie zwölf Stationen aufgebaut. Die Besucher sollen raten, um welche Märchen es sich handelt.

„Das ist doch Goldtaler“, ruft ein Junge. „Sterntaler“ korrigiert ein Mädchen. Eltern dürfen mitmachen. Sie wissen es nicht unbedingt besser: „Ein Pferd, eine Gans, ein Schwein? Ich stehe gerade auf dem Schlauch“, sagt eine Mutter. Die Sieger – und alle anderen – dürfen sich ein Geschenk aus einer großen Blechbüchse nehmen. Darin klacken Murmeln. Die Jungen fassen zackig rein, die Mädchen denken nach und wählen dann eine aus. Von Geschlechterrollen handelt auch das Märchen, das Hägele anschließend erzählt: „Der Froschkönig“. An den entscheidenden Stellen schreien die Mädchen laut „liiii!“ die Jungs verziehen stoisch schweigend das Gesicht. Es geht ums Küssen, ja sogar ums mit ins Bett nehmen.

Wenn die Kinder gebannt sind und ihr etwas zürufen, fühlt Hägele sich in ihrer Rolle wohl. Seit vierzehn Jahren entwickelt sie eigene Theaterproduktionen und Erzählprogramme. „Derzeit erleben Geschichtenerzähler eine Renaissance in der Nische“, so ihr Eindruck. „Das Publikum hat es, glaube ich, satt, dass auf der Bühne immer noch ein Bildschirm mehr aufgestellt wird.“ Erzählen als Kunstform werde wiederentdeckt. Das Theater o.N. richtet jeden dritten Montag im Monat einen offenen Erzählabend aus. So wie es die – eher spargesangartige – Berliner Spoken-word-Szene gibt, haben auch Geschichtenerzähler ihr Forum.

Hägeles Beruf macht nicht reich, er ist eine Berufung. Nicht schlecht für eine Frau, die als Kind, inspiriert von der katholischen Oma, Heilige werden wollte.