SIGNALARCHIV.DE

Mindestens fünf Jahre verspätet

2011 soll die Straßenbahn zum Berliner Hauptbahnhof fahren - falls niemand klagt

aus SIGNAL 02/2008 (Mai 2008), Seite 11-13 (Artikel-Nr: 10000071)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Im Mai 2006 wurde der Berliner Hauptbahnhof eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt sollte nach den Senatsplänen auch die Straßenbahnanbindung von Osten her eröffnet werden. Aber zwei Jahre später gibt es noch nicht einmal Baurecht für den Straßenbahnbau auf der Invalidenstraße. Immerhin erfolgte Anfang 2008 die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Nunmehr ist die Inbetriebnahme für das Frühjahr 2011 geplant - fünf Jahre nach Eröffnung des Hauptbahnhofs.

Ein erstes Planfeststellungsverfahren hatte Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer im September 2004 abgebrochen, weil es wegen erheblicher, von ihrem Vorgänger Peter Strieder zu verantwortender Mängel eine gerichtliche Überprüfung wahrscheinlich nicht überstanden hätte.

Nach dreijähriger umfassender Überarbeitung der Planungen wurden diese vom 21. Januar bis 20. Februar 2008 öffentlich ausgelegt. Angestrebt wird, dass die zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof insgesamt 2,2km lange Straßenbahn- Neubaustrecke nun ab 2011 von den Linien M8 und M10 sowie westlich der Chausseestraße von der M6 befahren werden kann. Geplant sind außerdem der Bau durchgehender Radwege bzw. Radstreifen auf der Fahrbahn sowie einige Gehwegverbreiterungen.

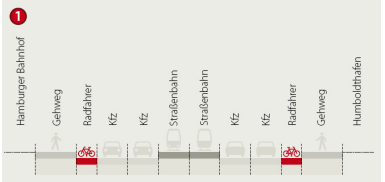
Eine Straßenbahneröffnung 2011 ist aber nur dann möglich, wenn es keine Klagen gegen den frühestens für Ende 2008, wohl eher im Frühjahr 2009 zu erwartenden Planfeststellungsbeschluss geben wird. Klagen sind aber sehr wahrscheinlich, denn planungsrechtlich soll hier nicht nur der Ausbau der Straßenbahn gesichert werden, sondern gleichzeitig auch der durchgehende Ausbau der Invalidenstraße mit zwei Fahrspuren je Richtung für den Autoverkehr. Die Invalidenstraße ist in den Senatsplanungen Teil des sogenannten Innenstadtringes.

Insbesondere gegen diesen Straßenausbau und die damit verbundenen Mehrbelastungen durch Lärm und Feinstaub und die dadurch notwendigen Eingriffe in die Bausubstanz, in den Baumbestand und in die Vorgartenzonen richtet sich die Kritik von Anwohnern und Umweltverbänden.

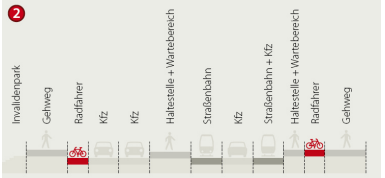
Für die Straßenbahn ist geplant, dass sie sich im Abschnitt zwischen Nordbahnhof und Sandkrugbrücke den Straßenraum mit dem Autoverkehr teilen muss. In Fahrtrichtung Westen erfolgt an den geplanten Haltestellen U-Bahnhof Zinnowitzer Straße und Invalidenpark die Anlage von Haltestelleninseln. In Fahrtrichtung Osten sind in diesem Abschnitt Haltestellenkaps geplant, was das mehrfache Verschwenken der Kfz-Spuren über die Straßenbahngleise bedingt. Nur zwischen Sandkrugbrücke und Hauptbahnhof erhält die Straßenbahn eine eigene Trasse, die ein Fahren unbehindert vom Autoverkehr ermöglicht.

Ab Hauptbahnhof schließt sich in Fahrtrichtung Westen die eingleisige Schleifenfahrt über Invalidenstraße (wo die Straßenbahn ebenfalls keinen eigenen Gleiskörper

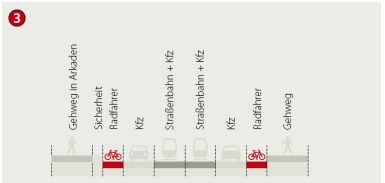
Übersicht der Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für die Straßenbahn in der Invalidenstraße zum Hauptbahnhof. (Abb: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, stadtentwicklung.berlin.de)



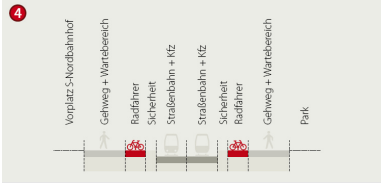
Verkehrsführung Höhe Hamburger Bhf: An dieser Stelle der Invalidenstraße ist genügend Raum, um für die Straßenbahn einen eigenen Gleiskörper einzurichten. Er wird fl ankiert von jeweils zwei Fahrspuren und einem separaten Radweg pro Richtung.



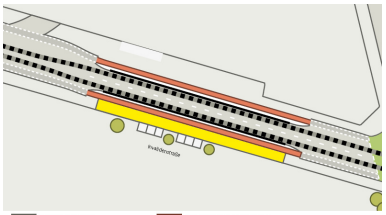
Verkehrsführung Höhe Invalidenpark: Im Haltestellenbereich Höhe Invalidenpark stehen in westlicher Fahrtrichtung ein separater Radweg, zwei Fahrspuren und, davon durch eine Haltestelleninsel getrennt, ein eigener Gleiskörper für die Straßenbahn zur Verfügung. Richtung Osten teilen sich Straßenbahnen und Kfz einen der beiden Fahrstreifen. Radfahrer haben hier zwischen dem Wartebereich der Haltestelle und dem Gehweg ihren markierten, sicheren Weg.



Verkehrsführung Höhe Chausseestr: Hier steht jeweils eine separate Fahrspur für den Kfz-Verkehr und eine gemeinsame Fahrspur für Straßenbahn und Kfz-Verkehr zur Verfügung. Fahrradfahrer erhalten an beiden Fahrbahnseiten einen separaten Radweg - das ist räumlich möglich, weil der nördliche Gehweg unter Arkaden geführt wird.



Verkehrsführung Höhe Nordbahnhof: Straßenbahn- und Kfz-Verkehr teilen sich hier jeweils eine Fahrspur. Der Wartebereich für Nutzer der Straßenbahn wird beidseitig davon auf dem Gehweg eingerichtet, Fahrradfahrer können diesen Bereich auf einem farblich gekennzeichneten Radweg bequem und sicher queren. (Grafiken:Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)



bekommen soll) und Alt-Moabit zur viergleisigen Aufstellanlage im Bereich des alten Stadtbahnviadukts an.

Schon mit Beginn der letzten Bauetappe am Knoten Invaliden-/Chausseestraße soll die bisherige Endstelle in der Schwartzkopffstraße (dauerhaft) vom Netz abgetrennt werden, so dass die Linien M6 und M8 zwischenzeitlich am Hackeschen Markt enden müssen.

Aus Fahrgastsicht weisen die ausgelegten Pläne erhebliche Mängel auf, da die Belange des öffentlichen Verkehrs und der Fahrgäste nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die IGEB hat daher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

IGEB-Stellungnahme zur Planfeststellung

Der Berliner Fahrgastverband IGEB e. V. befürwortet ausdrücklich die geplante Straßenbahnverbindung zum Hauptbahnhof. Aus den ausgelegten Plänen ergibt sich aus Fahrgastsicht jedoch ein Überarbeitungsbedarf. Insbesondere müssen geeignete Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahn vorgesehen werden. Die bisher laut ausgelegten Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Fahrzeit von 10 Minuten zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof wäre für diese ca. 1,5km lange Strecke völlig inakzeptabel (Durchschnittsgeschwindigkeit 9km/h) und würde deutlich über der bisherigen Fahrzeit der bestehenden Buslinie 245 liegen (6 Minuten).

Im Einzelnen sollten an folgenden Punkten gegenüber den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen Veränderungen vorgenommen werden:

1. Vorrangschaltungen für die Straßenbahn
Die vorliegenden Pläne setzen voraus, dass der Straßenbahn an den Lichtsignalanlagen ein weitgehender Vorrang eingeräumt wird, weil ansonsten nicht nur die Straßenbahn behindert, sondern gleichzeitig auch die Leistungsfähigkeit für den Kfz- Verkehr deutlich reduziert werden würde. Dies sollte im Planfeststellungsbeschluss entsprechend festgelegt werden, weil andernfalls die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Annahmen zur Leistungsfähigkeit obsolet wären.

2. Zwischen Caroline-Michaelis- und Chausseestraße in Fahrtrichtung Westen: Abmarkierung der Gleistrasse auf einem Teilabschnitt erforderlich
In Fahrtrichtung Westen ist vor der Kreuzung Invaliden-/Chausseestraße mit einem erheblichen Kfz-Rückstau zu rechnen, so dass die Straßenbahn voraussichtlich mehrere Ampelumläufe benötigen würde, um die Kreuzung passieren zu können. Zwischen Caroline-Michaelis-Straße und Chausseestraße sollte daher die Trasse der Straßenbahn in Fahrtrichtung Westen zumindest so weit abmarkiert werden, dass gewährleistet wird, dass die Straßenbahn innerhalb eines Ampelumlaufs die Kreuzung passieren kann. Unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich können zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr für die maximale Rückstaulänge einer Grünphase erhalten bleiben, so dass die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht eingeschränkt wird.

3. Haltestelle U-Bahnhof Zinnowitzer Straße in Fahrtrichtung Westen: Fußgänger- Aufstellfläche muss deutlich verbreitert werden
Die Aufstellfläche für Fußgänger bzw. Fahrgäste in der Fußgängerfurt am östlichen

Ende der Haltestelleninsel U-Bahnhof Zinnowitzer Straße (Fahrtrichtung Westen) ist viel zu schmal und verjüngt sich an ihrem östlichen Ende auf nur 2 Meter. Angesichts der zu erwartenden starken Frequentierung dieser Haltestelle aufgrund der Umsteigemöglichkeit von und zur U 6 und dem ohnehin schon regen Fußgängerverkehr muss diese Fußgänger-Aufstellfläche sowohl in ihrer Tiefe wie auch in ihrer Breite deutlich aufgeweitet werden. Der dafür notwendige Platz in der Tiefe könnte z. B. durch geringfügige Reduzierung der Fahrradspurbreite auf 1 Meter und durch eine geringfügig veränderte Trassierung der Kfz-Spuren gewonnen werden. Die notwendige Breite könnte durch eine Verkürzung der überlangen Haltestellenrampe erreicht werden.

Am westlichen Ende der Haltestelleninsel sollte eine Zu- und Abgangsmöglichkeit vorgesehen werden.

Und schließlich sollte gerade diese stark frequentierte Haltestelleninsel auch mit einer Wartehalle ausgestattet werden.

4. Haltestelle U-Bahnhof Zinnowitzer Straße in Fahrtrichtung Osten: Fußweg und Wartebereich für Fahrgäste müssen breiter werden

Auch in Fahrtrichtung Osten ist mit einer sehr starken Frequentierung der Haltestelle zu rechnen. An dieser Haltestelle ist der Gehweg gleichzeitig der Wartebereich für Fahrgäste, der durch den hier auf den Gehweg geführten Radweg erheblich eingeschränkt wird. Wir regen an, den Radweg in diesem Bereich auf die Breite von 1 Meter zu reduzieren, um den Wartebereich für Fahrgäste entsprechend zu verbreitern. Dann wäre eine gerade noch akzeptable Breite des Gehweges/Wartebereichs von 4m möglich.

5. Haltestellen U-Bahnhof Zinnowitzer Straße der Straßenbahnlinien M6 und 12 in der Chausseestraße: Als Kaps ausbauen

Die notwendigen Haltestellen der Straßenbahnlinie M6 und 12 in der Chausseestraße sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Wir weisen aber darauf hin, dass sowohl die bestehende Haltestelle in Richtung Norden (zukünftig nur noch für die Straßenbahnlinie 12) wie auch die neu einzurichtende Haltestelle in Richtung Süden (M6 und 12) im Interesse eines komfortablen und zügigen Fahrgastwechsels in beiden Richtungen als Haltestellenkap ausgebaut werden sollten. Die Haltestellen sollten möglichst nah vor bzw. hinter der Kreuzung liegen.

6. Zwischen Hessische Straße und Haltestellenbereich U-Bahnhof Zinnowitzer Straße in Fahrtrichtung Osten: Abmarkierung der Gleistrasse erforderlich

In Fahrtrichtung Osten ist vor der Kreuzung Invaliden-/Chausseestraße mit einem erheblichen Kfz-Rückstau zu rechnen, so dass die Straßenbahn voraussichtlich mehrere Ampelumläufe benötigen würde, um die Kreuzung passieren zu können. Zwischen Hessischer Straße und Chausseestraße sollte daher die Trasse der Straßenbahn in Fahrtrichtung Osten zumindest so weit abmarkiert werden, dass gewährleistet wird, dass die Straßenbahn innerhalb eines Ampelumlaufs die Kreuzung passieren kann. Unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich (also etwa im Haltestellenbereich) können zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr für die maximale Rückstaulänge einer Grünphase erhalten bleiben, so dass die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nicht eingeschränkt wird.

7. Haltestelle Invalidenpark: Wartehallen vorsehen
An der Haltestelle Invalidenpark sollten in beiden Richtungen Wartehallen vorgesehen werden und die Haltestelle sollte in beiden Richtungen auf die Standardlänge ausgebaut werden.

8. LSA-Schaltungen in Fahrtrichtung Osten am Alexanderufer und an der Scharnhorststraße: Vorrangschaltung ist für Straßenbahn zwingend erforderlich

An der Lichtsignalanlage am Alexanderufer muss die Straßenbahn zwingend eine Vorrangschaltung bekommen, um in Fahrtrichtung Osten als Konvoiführer gefahrlos und ohne Verzögerungen vom eigenen Gleiskörper in die Kfz-Fahrspuren einfahren zu können. Durch geeignete LSA-Schaltungen ist sicherzustellen, dass an der LSA Scharnhorststraße keine Behinderung durch Kfz erfolgt und dass trotz Verschwenkens der Kfz-Fahrspuren ein gefahrloses Ausfahren der Straßenbahn aus dem Haltestellenbereich am Invalidenpark als Konvoiführer möglich ist.

9. Haltestelle Hauptbahnhof: Haltestelleninsel ist im Abgangsbereich viel zu schmal
Im Bereich der Abgangstreppen zur U5-Passarelle verbleibt zwischen Gleiskante und der festen Treppe eine Breite von nur 2,17 Meter. Dies ist angesichts der extrem starken Frequentierung dieser (End-)Haltestelle viel zu schmal, zumal sich dieser Engpass auch noch an dem wichtigen westlichen Abgangsbereich der Haltestelleninsel befindet. Gleichzeitig sind die festen Treppen mit einer Breite von 3m angesichts der außerdem noch vorgesehenen Fahrtreppen vergleichsweise großzügig dimensioniert. Wir schlagen daher vor, die Treppenbreite auf ca. 2,5 Meter zu reduzieren und gleichzeitig die Haltestelleninsel durch geringfügige Reduzierung der Fahrspurbreiten etwas zu verbreitern, so dass auf beiden Seiten der Haltestelleninsel auch im Bereich der Treppenabgänge zumindest eine nutzbare Breite von 3 Meter verbleibt.

Ausgerechnet an der Haltestelle am Hauptbahnhof soll der Gleisbereich eingeschottert werden. Wir halten dies weder aus gestalterischen Gründen für akzeptabel noch aus Gründen der Sauberhaltung dieses Bereiches für sinnvoll und schlagen daher die Auspflasterung des Gleisbereichs auch an dieser Haltestelle vor.

10. Haltestelle Lesser-Ury-Weg: Kombinierte Bus-/Straßenbahn-Haltestelle
Die Haltestelle Lesser-Ury-Weg sollte als gemeinsame Haltestelle mit der Buslinie 245 ausgestaltet werden, weil hier die bequemste Umsteigemöglichkeit zwischen den Straßenbahnlinien und der Omnibuslinie 245 eingerichtet werden kann.

Weitere Infos der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung:
www.stadtentwicklung.berlin.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000071.

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