

■ Berlin

Schöneweide: Viel Geld, wenig Nutzen

aus SIGNAL 06/2008 (Dezember 2008/Januar 2009), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10000289)
IGEB Stadtverkehr

Von den geplanten Umbauten profitieren die Straßenbahnfahrergäste am wenigsten.

Wer sich mit der Straßenbahn von Karlshorst oder Köpenick kommend dem Regional- und S-Bahnhof Schöneweide nähert, der erlebt ein Beispiel der Autoverkehrsplanung der 1970er Jahre: Um dem Autoverkehr nach dem Bau der Berliner Mauer einen Weg nach Südosten zu bahnen, wurde seinerzeit das Adlergestell massiv ausgebaut. Straßenbahnen wurden entweder - wie in Treptow und Baumschulenweg - stillgelegt, oder sie wurden in Adlershof und in Schöneweide aus der Mitte der Straße in Seitenlagen abgeschoben.

Und so ist die Situation noch heute: Nach dem Überqueren der alptraumhaften siebenspurigen Michael-Brückner-Straße biegen die Bahnen nach links ab, um an der Front des Bahnhofsgebäudes entlang zu fahren, bis sie nach etwa 90 m die Haltestelle »S-Bahnhof Schöneweide« erreichen. Der Bahnhofsvorplatz ist eine heruntergekommene Stadtbrache mit einer entsprechenden Nutzung. Das ist auch kein Wunder angesichts des belastenden Autoverkehrs, der trotz der benachbarten neu gebauten Autobahn A 113, auch auf dem Adlergestell weiterhin sehr stark ist. Diese »Verslumung durch Autoverkehr« ist die Folge einer seit Jahrzehnten vom Auto beherrschten Verkehrspolitik, in Ost- wie in West-Berlin.

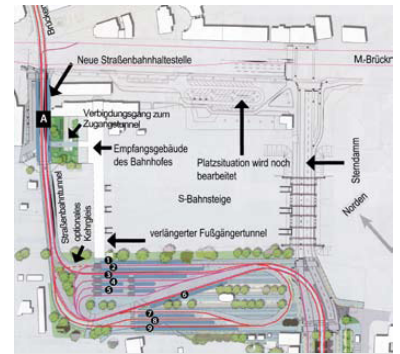
Nach dem Fahrgastwechsel am Bahnhof fahren die Straßenbahnen bisher in einer Rechtskurve unter den den Sterndamm überquerenden Eisenbahnbrücken hindurch und erreichen in Seitenlage entweder die Gleisschleife »Südostallee« am S-Bahnhof oder sie gelangen auf die weiterführenden Gleise nach Johannisthal.

An dieser Situation soll sich nach dem Willen von Senat, Bezirksamt und BVG einiges ändern. Deshalb lagen im Herbst 2008 Planfeststellungsunterlagen zur Umgestaltung der Straßenbahnanlagen am Bahnhof Schöneweide öffentlich aus. Danach sollen die Straßenbahnen künftig fast geradlinig aus der Brückenstraße kommend die Michael-Brückner-Straße überqueren. Unmittelbar dahinter beginnt ein 62 m langer Haltestellenbereich, der sich bis an den Fuß des Bahndammes hinzieht.

Große Pläne, aber nur kleine Verbesserungen für Umsteiger

Hieraus ergibt sich der Hauptkritikpunkt an den Planungen: Die Straßenbahnhaltestellen werden nicht - wie einst versprochen - unter den S-Bahnsteigen mit direkten Zugängen zu diesen errichtet, sondern vor dem Bahndamm zwischen Einkaufszentrum (EKZ) und Empfangsgebäude (auf der Zeichnung Bereich A). Und es kommt noch schlimmer: Da zwischen dem Einkaufszentrum und dem Nordgiebel des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes des Bahnhofs auch noch Platz für zwei MIV-Spuren und eine Spur mit Längsparkplätzen bleiben soll - die scheinheilig als »Behindertenparkplätze

Aus der gewählten Lage der Haltestellen ergibt sich auch kein direkter Zugang zu den S-Bahnsteigen. Vielmehr müssen die tausenden Umsteiger pro Tag an dieser Stelle



Planung für die Straßenbahnanlagen am Bf Schöneweide. (Kartengrundlage: Fugmann Janotta / BA Treptow-Köpenick; Eintragungen: IGEB)



Umsteigeknoten am Bf Schöneweide. (Foto: Marc Heller)

nach dem Überqueren der Straßenbahngleise etwa 6 m auf der Haltestelle Richtung Karlshorst/Köpenick zurücklaufen (!), um dann in einen lediglich ca. 4 m schmalen Gang einzubiegen, der nach etwa 20 m in das neu zu bauende Durchgangsgebäude zu den S-Bahnsteigen einmündet. Nach einer erneuten Rechtskurve haben die Fahrgäste endlich den Zugangstunnel zu den Bahnsteigtreppe erreicht. Das liest sich nicht nur äußerst umständlich, das ist auch unkomfortabel und aufgrund der geringen vorgesehenen Breiten sowie des erheblichen Umsteigeverkehres an dieser Stelle unzumutbar. Es erinnert an die Situation am S- und U-Bahnhof Frankfurter Allee, wo der Verbindungsweg zwischen S-Bahnhof und U-Bahnhof ein völlig überlasteter schmaler Hohlweg ist, in dem sich die Passanten gegenseitig behindern und bedrängen. Bei einem Neubau sind derart schmale, verwinkelte und schlecht einsehbare Umsteigewege gerade auch hinsichtlich des Sicherheitsaspektes inakzeptabel.

Hinzu kommt, dass die Haltestelle zum Erreichen des Tunnels unter den Bahngleisen in einem Gefälle liegen wird (am Südwestkopf ca. 1 m unter Geländeniveau). In der Planung sind am südwestlichen Bahnsteigende keine niveaugleichen Abgänge zum EKZ vorhanden, sondern eine siebenstufige Treppe. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste müssen folglich die gesamte Haltestellenlänge zurücklaufen oder -fahren, um über den nordöstlichen Abgang zu diesem zu gelangen. Das wird angesichts der von den Straßenbahnen zum S-Bahnhof strömenden Menschenmassen nicht einfach werden. Da das Planum des Fußgängertunnels des S-Bahnhofes etwa einen halben Meter über dem Straßenniveau liegt, ergibt sich insgesamt ein Höhenunterschied von 1,40 m, den die Fahrgäste über eine Rampe überwinden müssen. Das »Abtauchen« der Gleise in den Tunnel unter der Görlitzer Bahn lässt sich nicht verhindern; es wird zum Problem allein dadurch, dass die Haltestelle vor dem Tunnel liegen wird. Und: zumindest die Gestaltung der Abgänge am Südwest-Ende der Bahnsteige ist nicht zwingend.

Eine Möglichkeit, die Situation zumindest etwas zu entschärfen, besteht darin, auf die Ausfahrspur für den MIV (und die Parkplätze) vor dem EKZ zu verzichten und die Gleisachsen um mindestens zwei Meter nach Nordwesten zu verschieben. Somit ist die Anlage ausreichend breiter Haltestellen (jeweils ca. 4m)möglich. Der Verzicht auf eine Ausfahrspur für Kfz an dieser Stelle ist problemlos möglich, da der Baukörper des Einkaufszentrums vom MIV und Lieferverkehr bereits jetzt komplett umrundet werden kann.

Aus dem Verzicht auf diese Fahrspur ergäbe sich auch eine erhebliche Vereinfachung am Knotenpunkt Brückenstraße/Michael- Brückner-Straße, da hier keine zusätzliche Ampelsignalisierung für aus dieser Straße kommende Autos mehr vorzusehen wäre, womit eine erhebliche Behinderung des Straßenbahnverkehrs wegfielen.

Neuorganisation der Endstellen

Unmittelbar hinter dem Südwestkopf des Haltestellenpaares beginnt der Tunnel der neuen Eisenbahnunterführung. Dieser weist einen Zwangspunkt in Gestalt des denkmalgeschützten S-Bahn-Stellwerks Swn auf, was eine befriedigende Lösung der Haltestellensituation ebenfalls erschwert. Die Trasse des Tunnels und die Haltestelle am Einkaufszentrum sind zur gemeinsamen Benutzung durch Straßenbahnen und Busse (OL 160) vorgesehen. Der 167er verbleibt dagegen in seiner bisherigen Lage in

der Michael-Brückner- Straße und wird somit den Umsteigeknoten weiterhin nur tangieren. Hier muss zumindest dafür gesorgt werden, dass die Haltestellen in der Michael-Brückner-Straße unmittelbar an die Kreuzung Brückenstraße verlegt werden, um zumindest die Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestellen am EKZ zu erleichtern.

Und schließlich sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass eine ebenerdige Fußgängerquerung der Michael-Brückner-Straße auf der Südseite der Kreuzung mit der Brückenstraße ermöglicht wird, da eine zwangsweise Nutzung des Fußgängertunnels für viele Umsteiger und sonstige Fußgänger nicht zumutbar ist.

Auf der Johannisthaler Seite teilen sich die Gleise: Ein Gleis führt in die dreigleisige Endstellenanlage der Straßenbahn (mit 42, 62 und 82 m langen Bahnsteigen (7-9) für die am S-Bahnhof endenden Linien 21, 37/67 und M 17), das andere ist das diagonal die gesamte Anlage durchquerende Durchfahrgleis Richtung Johannisthal. Dieses erhält einen 82 m langen Zentral-Bahnsteig (6), an dem neben den durchfahrenden Linien 63 und 160 auch die in der Endstelle einsetzenden Buslinien X 11, M 11, 163, 166 und 265 halten werden. Nach der Kreuzung mit dem Gleisbogen der Wendeschleife verlässt diese ÖPNV-Trasse den Schleifenbereich und biegt nach rechts in den Sterndamm ein.

Die Busse fahren in der alten Lage (allerdings ohne an dem bisherigen Haltestellenstandort vor dem Wohnhaus Sterndamm 8 erneut zu halten), die Straßenbahn verläuft ab hier in Mittellage bis zur Kreuzung Sterndamm/Groß-Berliner Damm/Südostallee. Dort wird die existierende Trasse der Straßenbahn im Sterndamm erreicht.

Von Johannisthal kommend teilen sich Straßenbahnen und Busse die Trasse in Mittellage, damit die existierende Busspur entfallen kann und dem MIV zwei komplette Fahrspuren Richtung Nordosten zur Verfügung stehen. Aus- und Einfahrt aus der bzw. in die Schleifenanlage dürfte sich wegen der fahrplantechnisch im Interesse von kurzen Umsteigezeiten ja gewünschten Pulkbildung von Straßenbahn- und Buslinien problematisch gestalten, da sämtliche Straßenbahnen und Busse künftig den Richtung A 113 flutenden MIV im Sterndamm queren müssen. Aus den Berliner Erfahrungen lässt sich ableiten, dass dies mit ausgedehnten Wartezeiten an der Ampel einhergehen wird, so dass sich die Reisezeiten verlängern werden. Die vorgesehenen Planungen können nur dann ohne Behinderungen für den ÖPNV funktionieren, wenn die Aus- und Einfahrt auch mehrerer Straßenbahnen und Busse hintereinander in einer Ampelphase in die und aus der Abstellanlage durch eine bedarfsgerechte Ampelschaltung unter Berücksichtigung eines Vorrangs für den ÖV sichergestellt wird.

Nach dem Einbiegen in die Wendeschleifenanlage teilen sich die Wege: Die Busse der Linie M 11 erreichen direkt am Bahndamm ihre Endstelle (1). Die durchfahrenden und die einsetzenden Straßenbahnen werden dagegen nach Südwesten versetzt geführt, um im Anschluss an ihre Haltestelle (2) die Einfahrt in den Straßenbahntunnel zu erreichen. Die anderen Buslinien, die am S-Bahnhof Schöneweide enden (X 11, 163, 166, 265), erhalten ihre Ausstiegshaltestellen (3-5) weiter innen und kehren auch innerhalb der Gleisschleife. Sämtliche neun Bahnsteige in der Schleifenanlage werden 3 m breit ausgeführt, was das Missverhältnis zu der Breite der beiden zwischen EKZ und Bahnhof geplanten Schmal- Bahnsteige, die zukünftig die Hauptlast des Verkehrs

tragen werden, unterstreicht. Allerdings ist selbst eine Breite von 3 m angesichts des zu erwartenden Verkehrs auf der zentralen Abfahrhaltestelle Richtung Süden (6) unzureichend. Diese muss mit einer Breite von mindestens 4 m realisiert werden.

Von der Geometrie ist die Anlage so ausgelegt, dass die Endstelle der Buslinie M 11 künftig zur Endstelle für aus Richtung Adlershof bzw. Johannisthal kommende Straßenbahnen werden kann. Dies ist dann zu erwarten, wenn die Strecken über den Groß-Berliner Damm oder zum U-Bf Zwickauer Damm gebaut werden, wobei Züge von letztgenannter Strecke nicht am Bahnhof Schöneweide enden sollten, sondern weiter in Richtung Karlshorst geführt werden müssen. Allerdings wird der für dieses Szenario vorgesehene Gleisbogen bei einem Mindestradius von 25 m die zentrale Abfahrhaltestelle Richtung Süden (6) nicht erreichen, was ein Unding ist. Das Weichenvorfeld der Abstellanlage bzw. der Abfahrhaltestelle Richtung Süden muss von vornherein so geplant und gebaut werden, dass bei Realisierung der Straßenbahnstrecke von Adlershof kein erneuter Umbau der Schleifenanlage erforderlich wird!

Eine Verbesserung durch die Baumaßnahme ergibt sich aus dem vorgesehenen Durchbruch des vorhandenen Fußgängertunnels im S-Bahnhof, der bisher nur von der Schöneweider Seite aus zugänglich ist, zur Wendeschleifenanlage auf Johannisthaler Seite. Damit wird der Umsteigeweg für von Johannisthal kommende Fahrgäste substantiell verkürzt.

Wem nützt es?

Neben zahlreichen Kritikpunkten im Detail ist insbesondere die Anlage der Straßenbahnhaltestelle zwischen Einkaufszentrum und Bahnhof der Kardinalfehler und führt zu weiteren Problemen und Erschwernissen für die Fahrgäste.

Das in den Planungsunterlagen formulierte Ziel »Verbesserung der Umsteigebeziehungen« wird weitgehend verfehlt, weil man wegen angeblicher Geldknappheit die große Lösung mit Anlage der Straßenbahnsteige unter den S-Bahnsteigen scheut. Das Ziel »Abbau der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern« wird auf Kosten der ÖPNV-Fahrgäste erreicht, da sich zukünftig aufgrund der Topologie der Gleisschleife durchfahrende Busse und Bahnen mit einsetzenden an jeweils mindestens zwei Knoten gegenseitig behindern werden - egal in welcher Richtung diese unterwegs sind. Das ist aufgrund der zu beobachtenden Pulkbildung bei den Abfahrten und Ankünften keineswegs eine lediglich theoretische Möglichkeit.

Die Ausfahrt aus der Schleifenanlage in den Sterndamm dürfte sich ebenfalls äußerst problematisch gestalten, da sämtliche Busse und künftig auch die Straßenbahnen den Richtung A 113 flutenden MIV im Sterndamm queren müssen. Aus den Berliner Erfahrungen lässt sich ableiten, dass das mit ausgedehnten Wartezeiten an der Ampel einhergehen wird, so dass sich die Reisezeiten verlängern werden. Und bezeichnend ist auch, dass selbst nach Fertigstellung der A 113 die Straßenverkehrsplaner eine aus ÖV-Sicht dringend gebotene zusätzliche Fußgängerquerungsmöglichkeit an der Kreuzung Michel-Brückner-Straße / Brückenstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit für den MIV ablehnen.

Damit behalten all jene Kritiker des Bauvorhabens Recht, die in der Angelegenheit von Beginn an eine pure Straßenausbaumaßnahme sahen, indem die Straßenbahntrasse unter den Eisenbahnbrücken am Sterndamm zugunsten von Kfz-Spuren beseitigt wird. Wieder einmal hat sich bewahrheitet: Wer Straßen wie die A 113 baut, der wird auf allen zulaufenden Stadtstraßen im Verkehr ersticken. Die Folgen werden dann dem ÖV und seinen Fahrgästen aufgebürdet.

Bezeichnenderweise sieht der Bezirk Treptow- Köpenick die »Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes« stets im Zusammenhang mit einer »Herausnahme der Straßenbahn« und stellt sich dafür die Anlage eines ausgedehnten Autoparkplatzes plus einem guten dutzend Taxistellplätzen vor. Damit würde der bis 2003 existierende Parkplatz am Bahnhof Schöneweide, der dem Einkaufszentrum weichen musste, an anderer Stelle wieder aufleben. Und dies ungeachtet der Tatsache, dass das völlig überdimensionierte Parkhaus des EKZ stets zu 50% leer steht. Seit wann allerdings die Anlage einer Parkplatzfläche eine Aufwertung darstellt, wird das Geheimnis des Treptower Bezirksamtes bleiben. (mg)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000289>.

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