

■ Berlin

Straßenbahnlinie 21 zum Ostkreuz

aus SIGNAL 06/2012 (Dezember 2012), Seite 14 (Artikel-Nr: 10001365)
IGEB Stadtverkehr

Oder: Sankt Florian mitten in der Hauptstadt

Der Umbau von Ostkreuz, wichtigster Berliner S-Bahnhof und ab 2016 wahrscheinlich auch wichtigster Regionalbahnhof, macht erkennbar Fortschritte. Nur mit der Anbindung durch die BVG hapert es noch. Das hat auch der Senat erkannt und deshalb eine Verlegung der Straßenbahnlinie 21 von der Boxhagener Straße in die Sonntagstraße und über den neuen Bahnhofsvorplatz geplant. Leider war die Bekanntgabe dieser Pläne auch der Startschuss für die heutzutage wohl obligatorische Straßenbahn-Verhinderungsfraktion. Ein »Travekiez-Ostkreuz e. V.« ist der Wortführer der Straßenbahngegner, die aber verschlagen genug sind, sich selbst nicht so zu nennen. Diese Anti-Straßenbahn-Stimmungsmache passt leider gut in eine Zeit, in der auch eigentlich seriöse Tageszeitungen von der Tram als »gelber Gefahr« berichten. Aber was ist dran an den Argumenten der Straßenbahngegner?



Die Straßenbahnlinie 21 soll an den Bahnhof Ostkreuz herangeführt werden (gestrichelt), um eine optimale Verknüpfung zur S-Bahn herzustellen. (Karte: OSM, Ergänzungen: Florian Müller)

Wird es durch die Straßenbahn in der Sonntagstraße lauter?

Sicher nicht, denn einerseits werden neue Gleistrassen durch Wohngebiete durch moderne Bautechniken viel leiser als früher, und andererseits wird durch den Bau der Straßenbahn das in der Sonntagstraße vorhandene Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt und so auch der Autoverkehr leiser werden. Ohne Tramstrecke bliebe diese gut erhaltene Nebenstraße unverändert laut bei jedem Auto.

Außerdem gehört in eine seriöse Abwägung aller Vor- und Nachteile auch die geringe Dimension des Verkehrs: Eine überwiegend nur alle 20 Minuten fahrende Linie, für die lediglich zu bestimmten Tageszeiten eine Verdichtung auf 10-Minuten-Takt geplant ist, kann gar keinen Dauerlärm erzeugen.

Kann man eine Straße mit Tram gefahrlos überqueren?

Schon die Fragestellung entlarvt die Gegner, denn sowohl die heutige Linienführung der Linie 21 als auch die der querenden Linie M 13 verlaufen auf Wohnstraße mitten durch den Kiez, für den der Verein vorgibt zu sprechen - wohlgemerkt Wohnstraßen mit dichter Gründerzeit-Randbebauung, Spielplätzen, Schulen, Läden und stets zugeparkten Randstreifen, die straßenquerungswilligen Fußgängern oft die Sicht erschweren. Trotzdem spielen diese Straßen in der Unfallstatistik keine besondere Rolle - und wenn, dann nur wegen der Autofahrer.

Wird die Sonntagstraße durch die Straßenbahn zur Durchgangsstraße?

Selbstverständlich nicht, denn für den Autoverkehr bleibt der nördliche Bahnhofsvorplatz Ostkreuz auch mit Straßenbahn tabu. Die Sonntagstraße wird also auch nach dem Bau der Tram für den Durchgangsverkehr uninteressant bleiben, weil sie an beiden Enden nur über Abbiegevorgänge erreichbar ist.

Fazit

Die Argumente der Straßenbahngegner sind dürftig und kaschieren nur schlecht die ihnen einzig wichtige Sorge um die in der Sonntagstraße wegfallenden Parkplätze, was bei öffentlichen Diskussionen wohlweislich nur am Rande erwähnt wird. Gerade die alteingesessene Kiezbevölkerung verfügt zum größten Teil noch nicht über einen Pkw und ist auf eine gute öffentliche Verkehrsverbindung angewiesen. Auch die vielen Touristen, die seit neuestem dieses angesagte Viertel besuchen, benötigen einen hochwertigen ÖPNV mit kurzen Umsteigewegen. Selbstverständlich profitieren auch Gastronomie und Einzelhandel von einer besseren öffentlichen Erschließung. Lediglich einige wenige (Neu-) Wohnungseigentümer fürchten offensichtlich den Verlust von Parkflächen für ihre Straßenkreuzer - in einer Gegend, wo man ohne Auto viel besser lebt.

So zeigte sich bei jüngsten öffentlichen Diskussionen auch stets, dass die Blockadehaltung des Travekiez e. V. eine Minderheit im eigenen Stadtgebiet widerspiegelt, die lediglich besser vernetzt und wortgewandter ist. Spätestens mit der Einführung des Regionalbahnhaltes Ostkreuz und den dann auftretenden Verkehrsströmen ist die Straßenbahn unverzichtbar. Für den Berliner Fahrgastverband IGEB bleibt darum unverständlich, warum die zuständigen Senatsstellen nicht schon längst das nötige Planfeststellungsverfahren für die Umlegung der Linie 21 eingeleitet haben. Das neue Ostkreuz braucht den direkten Straßenbahn-Anschluss, und die bisher unzureichend genutzte Linie 21 wird mit der Anbindung an den Bahnhof Ostkreuz sehr viel attraktiver und viele neue Fahrgäste gewinnen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001365>.

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