SIGNALARCHIV.DE

Berlin

Planverfahren Müggelheimer Straße oder: Schallschutz, wenn er nützlich ist

aus SIGNAL 04-05/2000 (Juni/Juli 2000), Seite 8 (Artikel-Nr: 10001898)

IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Der bis Ende 1999 amtierende Senat tat bekanntlich nichts für die Berliner Straßenbahn. Insbesondere sinnvolle Streckenverlängerungen wurden nach Kräften verschleppt und blockiert. Eines der wenigen Straßenbahnprojekte, die wenigstens planerisch vorbereitet wurden, ist der Neubau einer Strecke in der Müggelheimer Straße am Rande der Altstadt von Köpenick. Wobei es sich auch bei diesem Projekt erwartungsgemäß/genaugenommen lediglich um die Verlegung einer bestehenden Strecke handelt: die romantische Trasse in der Altstadt durch die schmale Grünstraße - inklusive der in Berlin besonderen Gleisverschlingung an der Kreuzung mit der Kiezer Straße - soll aufgegeben und durch einen ca. 350 m langen Neubauabschnitt im Zuge der Müggelheimer Straße ersetzt werden.

Auf den ersten Blick erscheint diese Maßnahme nicht besonders sinnvoll zu sein, da die Strecke durch die Grünstraße für die Straßenbahn unproblematisch und der Schloßplatz für die Fahrgäste ohne das Überqueren irgendwelcher Straßen erreichbar ist. Allerdings ist diese Trasse nur in einer Richtung befahrbar, während die geplante Streckenverlegung zweigleisig realisierbar ist und somit die Möglichkeit bietet, auch eine Linienführung von Wendenschloß bzw. Krankenhaus Köpenick nach S Spindlersfeld/S Adlershof einzurichten - ein Vorhaben, das gegenwärtig aufgrund der zeitaufwendigen Altstadtumfahrung unmöglich ist.

Erwartungsgemäß verfolgte die Bahnbau-Abteilung des Senats auch bei diesem Vorhaben mit besonderem Eifer die fahrgastfeindlichste Planungsvariante. So war vorgesehen, die Inseln der Haltestelle Schloßplatz, die sich in Zukunft im Mittelstreifen der Müggelheimer Straße befinden werden, um fast 80 m gegeneinander versetzt anzulegen, um dem Autoverkehr an der Einmündung der Straße Alt-Köpenick in die Müggelheimer Straße keine Fahrspur abzunehmen. Das hätte insbesondere zur Folge gehabt, daß Fahrgäste aus der Kiezer Vorstadt die Haltestelle Richtung S Spindlersfeld/S Adlershof nur nach einem Umweg von über 400 m erreicht hätten: ihnen wäre zugemutet worden, bis zur Kreuzung Müggelheimer Straße/Alt-Köpenick zu laufen, dort die Straße zu überqueren und dann 80 m zurückzulaufen.

Dieses Problem ist im Planfeststellungsverfahren ausgeräumt worden. Insbesondere auch dank des Einsatzes der Planungsabteilung der Straßenbahn bei der BVG wurde die gewünschte Auseinanderziehung der H-Inseln zu den Akten gelegt.

Ein Ärgernis, das aber nach wie vor besteht, ist die Weigerung des Aufgabenträgers, sofort auch das zweite, westwärts führende Gleis (Richtung S Spindlersfeld/S Adlershof) anzulegen. Diese Maßnahme wird unerklärlicherweise in einen Zusammenhang mit der geplanten Neubaustrecke zum Müggelschlößchenweg gebracht und also auf den St. Nimmerleins-Tag verschoben. Das durch diese Streckenverlegung (auch die »Neubaumaßnahme" Müggelschlößchenweg ist nicht wirklich eine) erschließbare zusätzliche Potential ist minimal. Daher ist das Junktim unverständlich. Als ob Fahrgäste der existierenden Strecken aus Wendenschloß und vom Krankenhaus Köpenick kein Interesse daran haben könnten, schnellstmöglich den

nächstgelegenen S-Bahnhof Spindlersfeld zu erreichen! Die Zahlen der Umsteiger von der 62 auf den Bus 167 - der diese Relation bedient, aber jämmerlich im Stau verendet - sprechen eine andere Sprache.

Ein nach wie vor ungelöstes Problem stellt offensichtlich die Forderung dar, den Gleiskörper der Neubaustrecke als Fahrspur für Busse auszubilden. Planer, die den Menschen ansonsten bedenkenlos rund um die Uhr tosenden Autoverkehr zumuten, erkannten plötzlich ihre Vorliebe für den Schallschutz und forderten ein Grüngleis, das aber einer Nutzung als Busfahrweg entgegensteht. Trotzdem wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens entschieden, die Trasse zukünftig auch für Busse zu nutzen. Dies würde aber neue schallschutztechnische Gutachten und eine erneute Auslegung der Pläne notwendig machen. Um noch bis Ende des Jahres mit dem Bau beginnen zu können - nach acht Jahren Nichtstun ist jetzt plötzlich Eile angesagt -, wurde ein Verfahrenstrick aus dem Hut gezaubert: das zweite (westwärts führende) Gleis und die Ausgestaltung der Trasse als Busfahrweg werden aus diesem Verfahren herausgenommen, um sie später (St. Nimmerleins-Tag, s.o.) planfeststellen zu können. Immerhin sollen jetzt die Masten und Bahnsteigkanten so angeordnet werden, daß sie einer späteren Busspur nicht im Wege stehen.

In der Erörterungsveranstaltung wurde deutlich, daß nicht nur die behaupteten emmissionsrechtliche Gründe der Bustrasse im Augenblick entgegenstehen, sondern weit handfestere Bedenken eine Rolle spielen: das für Verkehrsregelung (Ampeln) zuständige Referat ist nämlich besorgt, daß die seitliche Herausführung der Busse auf den Mittelstreifen den MIV unzumutbar behindern könnte. Man fordert deshalb die Zurückstellung dieser Maßnahme bis zur Fertigstellung der Altstadtumfahrung Köpenick (TVO, Brücke Wuhlheide-Spindlersfeld). Und somit werden auch zukünftig Busse 30 Minuten im Stau stehen, anstatt auf einem Sonderfahrstreifen zügig an diesem vorbeizufahren. Wenn dann eines fernen Tages die Straßen dank Brückenneubau »entlastet" sind, dann erhalten sie plötzlich eine Sonderspur...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001898.

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