

■ Aktuell

Planfeststellungsverfahren Straßenbahn-Linie 1 zum Alexanderplatz

aus SIGNAL 09-10/2001 (Dezember 2001 - Januar 2002), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10002098)
IGEB

Vom 25. September bis 25. Oktober 2001 lagen die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für die 1,3 km lange Straßenbahn-Neubaustrecke vom Prenzlauer Tor über Karl-Liebknecht-Straße (1. Abschnitt) und weiter über Dircksenstraße/Alexanderplatz zur Rathausstraße (2. Abschnitt) zum Zwecke der Planfeststellung öffentlich aus. Für den (bestehenden) Abschnitt zwischen Saarbrücker Straße und Kreuzung Moll-/Torstraße wird aufgrund des vorgesehenen Umbaus ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt.

Vorgesehen ist die geradlinige Verlängerung der aus der Prenzlauer Allee kommenden Straßenbahnstrecke auf eigener Trasse im neu gestalteten Mittelstreifen der Karl-Liebknecht-Straße. Die vorgesehene Querschnittsgestaltung weicht von der bestehenden Trasse im südlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße deutlich ab: Im Neubauabschnitt sollen die Gleise im Mittelstreifen auseinandergezogen werden, um somit zwischen den Gleisen Platz für die Fahrleitungsmasten und um im Bereich der Hirtenstraße (zwischen den Gleisen!) Raum für eine Aufstellfläche für querende Fußgänger zu schaffen. In der Karl-Liebknecht-Straße ist im Mittelstreifen südlich der Memhardstraße eine Haltestelle vorgesehen, die an beiden Enden Zugänge haben soll. Die Gleise sollen unter der Stadtbahnbrücke hindurchgeführt und mit den bereits vorhandenen Gleisen im südlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße verknüpft werden. Die eigentliche Neubaustrecke zweigt nördlich der Stadtbahnbrücke in die Dircksenstraße ab, die (auf ganzer Länge) wieder für den allgemeinen Straßenverkehr geöffnet werden soll! Folgerichtig werden für die Haltestelle S+U-Bahnhof Alexanderplatz vor dem Alexanderhaus auch Haltestelleninseln geplant. Schließlich unterquert die Neubaustrecke die Stadtbahn im Zuge der Rathausstraße, um dann im Bereich vor den Rathauspassagen an einer zweigleisigen Kehranlage zu enden.

Vorgesehen ist, daß der Neubauabschnitt von den Straßenbahn-Linien 1, 1 E und 53 (Pankow - Wisbyer Straße - Prenzlauer Allee - Alexanderplatz) befahren wird, wodurch in der Hauptverkehrszeit ein 5-Minuten-Takt angeboten werden soll. Da für diesen Verlängerungsabschnitt keine Wendeschleife vorgesehen ist, können alle drei Linien zukünftig nur noch mit Zweirichtungsfahrzeugen befahren werden. Für die gesamte Neubaustrecke werden täglich 20.000 Fahrgäste prognostiziert. Bis zum Spätsommer 2002 soll das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein und die Inbetriebnahme ist zur Zeit für Mai 2003 vorgesehen. Eine Weiterführung der Strecke über Leipziger Straße zum Potsdamer Platz ist vorgesehen.

Wir haben die ausliegenden Pläne eingesehen und drucken im folgenden unsere im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geäußerten Anregungen ab:

»Der Berliner Fahrgastverband IGEB e.V. befürwortet ausdrücklich die geplante Verlängerung der Straßenbahn vom Prenzlauer Tor über die Karl-Liebknecht-Straße zum Alexanderplatz/Rathausstraße. Aus den ausgelegten Plänen ergibt sich aus Sicht der Fahrgäste jedoch Überarbeitungsbedarf:



Zukünftige Trasse der Straßenbahn zwischen Kaufhaus (rechts) und Bahnhof Alexanderplatz (links) (Foto: Alexander Frenzel)



Auf direktem Weg vom Bahnhof Alexanderplatz zum Roten Rathaus. Blick in die Rathausstraße. (Foto: Alexander Frenzel)



(Foto: Alexander Frenzel)



(Foto: Alexander Frenzel)



Haltestelle Mollstraße/Prenzlauer Allee

Obwohl diese Haltestelle nicht Gegenstand der ausgelegten Planfeststellungsverfahren ist, möchten wir darauf hinweisen, daß im Zuge der geplanten Veränderungen auch geprüft werden sollte, ob die Anlage einer kombinierten Straßenbahn- und Busspur möglich ist, da dies aus Fahrgastsicht die günstigste Lösung wäre.

In jedem Fall sollten für die beiden Haltestelleninseln die Mindestbreite von jeweils 3 m nicht unterschritten werden, in ausreichender Länge Wartehallen und auf ganzer Länge Spritzwasserschutz berücksichtigt werden.

Gleisverbindung Mollstraße - Prenzlauer Allee

Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, daß die bestehende Gleisverbindung zurückgebaut werden soll. Wir befürworten die Beibehaltung dieser Gleisverbindung, um für den Fall einer Streckensperrung südlich der Stadtbahnbrücke (zum Beispiel im Fall einer Großdemonstration vor dem Roten Rathaus) auch die Straßenbahn-Linien 1 und 53 bis unmittelbar an den Bahnhof Alexanderplatz führen zu können. Besonders wichtig ist diese Ausweichroute für den Zeitraum nach Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Leipziger Straße, da dann wegen des (wünschenswerten) Einsatzes von Einrichtungsfahrzeugen voraussichtlich keine Kehrmöglichkeit mehr in der Rathausstraße bestehen wird.

Haltestelle Memhardstraße

Um eine verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen-Inseln auch am nördlichen Zugang zu ermöglichen, sollten die zugunsten der Pkw- und Lkw-Rechtsabbieger vorgesehenen Verkehrsinseln zurückgebaut werden. Die Haltestelleninseln sollten in ausreichender Länge mit Wartehallen und auf ganzer Länge mit Spritzwasserschutz ausgestattet werden.

Umsteigen zwischen der Straßenbahn-Linie 1 sowie den Buslinien 100, 143, 200 und 348

Die Pläne berücksichtigen in unzureichender Form die Umsteigebeziehungen zwischen der Straßenbahn und den in der Karl-Liebknecht-Straße verkehrenden Buslinien. In beiden Fahrtrichtungen würden nach den ausgelegten Plänen den umsteigenden Fahrgästen lange Wege bzw. unnötige Fahrbahnquerungen zugemutet werden. Folgende Alternativen bitten wir daher zu prüfen:

Einrichtung einer kombinierten Straßenbahn- und Bus-Trasse (Linien 100, 143, 200 und 348)

Hinsichtlich des Betriebsablaufes ist eine kombinierte Trasse unproblematisch, weil die Straßenbahnen max. im 5-Minuten-Takt in Einfachtraktion verkehren werden und die Busse max. im 3-Minuten-Takt verkehren. Die Haltestelle Memhardstraße, die ohnehin mit einer Länge von 62 Meter realisiert wird, sollte als betriebliche Doppelhaltestelle (Bus/Straßenbahn) eingerichtet werden. Die für eine kombinierte Trasse erforderliche Breite ist problemlos realisierbar, weil die bisher vorgesehene Busspur in der Karl-Liebknecht-Straße entfallen kann und statt dessen nur noch die

Breite einer Fahrradspur berücksichtigt werden muß.

Für die kombinierte Straßenbahn-/Bus-Trasse bieten sich dabei mehrere Lösungen an, die geprüft werden sollten: - entweder nur im Abschnitt zwischen Dircksenstraße und der Haltestelle Memhardstraße
oder zwischen Dircksenstraße und Mollstraße
oder zwischen Dircksenstraße und Saarbrücker Straße.

Verlegung der Bushaltestellen in beiden Fahrrichtungen unmittelbar südlich der Kreuzung Memhard-/Karl-Liebknecht-Straße

Sofern eine kombinierte Straßenbahn- und Busspur nicht realisiert wird, so sollte wenigstens durch Verlegung der Bushaltestellen eine verbesserte Umsteigesituation von und zur Straßenbahn ermöglicht werden. Diese Variante setzt allerdings umfangreichere Umbauten im Straßenraum der Karl- Liebknecht-Straße voraus und stellt aus Fahrgastsicht auch nur die zweitbeste Lösung dar.

Beabsichtigte Öffnung der Dircksenstraße für den Straßenverkehr

Die den Plänen zugrundeliegende und im Erläuterungstext dargelegte beabsichtigte Öffnung und Umgestaltung der Dircksenstraße für den allgemeinen Straßenverkehr wird von uns entschieden abgelehnt.

Im Rahmen des inzwischen festgesetzten Bebauungsplanes I-B 4 b ist unter Abwägung der städtebaulichen und verkehrlichen Belange die Dircksenstraße als Fußgängerzone (unter Berücksichtigung von Straßenbahn- und Lieferverkehr) festgesetzt worden. Das im festgesetzten (!) Bebauungsplan I-B 4 b dokumentierte Planungsziel einer Fußgängerzone in der Dircksenstraße ist somit auch in diesem Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (mit dem selbst keine Straßenplanung betrieben werden kann!) zwingend zu berücksichtigen. Erst im Rahmen einer Änderung des festgesetzten B-Planes und unter Abwägung eines - dann wohl für den über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes I-B 4 b weit hinausgehenden, völlig veränderten Verkehrskonzeptes - wäre eine Abweichung von dem Planungsziel Fußgängerzone zulässig.

Neben diesem formalen Aspekt lehnen wir Öffnung der Dircksenstraße aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ab:

- Es wäre mit erheblichen Beeinträchtigungen des Straßenbahn-Verkehrs in der Dircksenstraße und ggf. auch im Bereich Alexanderplatz/Rathausstraße zu rechnen. Die dann im Bereich des Bahnhofs Alexanderplatz/Dircksenstraße vorzusehenden Haltestelleninseln müßten wegen der extrem hohen Zahl von Aus- und Einsteigern im Interesse eines zügigen Fahrgastwechsels eine Breite von jeweils mindestens vier Meter (insbesondere auch an den Zugängen!) aufweisen.

Die starken Fußgängerströme zwischen Bahnhof und Alexanderplatz, die durch die geplante Straßenbahn noch weiter zunehmen werden, würden umfangreiche Aufwendungen für Fußgängerquerungshilfen voraussetzen (zum Beispiel Lichtsignalanlagen, große Aufstellflächen für Fußgänger etc.).

Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger würde durch den Kfz-Verkehr erheblich gemindert werden.

Sofern seitens des Aufgabenträgers bzw. der Verkehrsunternehmen tatsächlich eine Verlegung des Nachtknotens an den Alexanderplatz beabsichtigt sein sollte, wäre dazu kein Straßenausbau nötig. Die (Nacht-)Busse könnten problemlos die eingepflasterte Straßenbahntrasse mitbenutzen, lediglich im Bereich der Haltestelle wäre eine entsprechende Verbreiterung erforderlich.

Wir halten daher die Beibehaltung der Dircksenstraße als Fußgängerzone allein schon aus verkehrlichen Gründen für dringend geboten und schlagen (wie im Bebauungsplan festgesetzt) deren Erweiterung im nordöstlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße vor.

Gleisverbindung Dircksenstraße/Weltzeituhr

Diese Gleisverbindung ist in den Unterlagen nur in Fahrtrichtung Karl-Liebknecht-Straße dargestellt. Um bei etwaigen betrieblichen Unterbrechungen im Citybereich (möglichst) alle hier verkehrenden Linien auch bis zum Bahnhof Alexanderplatz führen zu können, sollte diese Gleisverbindung in beiden Fahrtrichtungen realisiert werden.

Haltestelle Rathausstraße

Diese Haltestelle ist in den Unterlagen nur als Zustiegshaltestelle mit 30 Meter Länge etwa in Höhe der Rathauspassagen dargestellt. Ab dem Zeitpunkt der geplanten Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Leipziger Straße ist aber die Einrichtung eines weiteren Haltestellenpaares in der Rathausstraße unmittelbar westlich der Stadtbahnbrücke erforderlich, damit Linien aus der Greifswalder Straße bzw. Landsberger Allee ohne unnötige Umwegfahrten in Richtung Leipziger Straße weiterfahren können. Wir schlagen daher vor, entsprechende Haltestellen (vor dem Kino) im Planfeststellungsverfahren mit einer Länge von 62 Meter zu berücksichtigen. Bis zum Weiterbau der Straßenbahn könnten diese Haltestellen als Ausstiegs- bzw. als Betriebshaltestelle mit Zustiegsmöglichkeit für die Linien 1 und 53 genutzt werden.

Kehranlage Rathausstraße

Die Kehranlage in der Rathausstraße ist offensichtlich nur für den Einsatz von 27 Meter-Zügen ausgelegt. Diese Fahrzeuggröße hat sich jedoch auf vielen Straßenbahnlinien in Berlin als untauglich erwiesen (Einfachtraktion bietet zu wenig, Doppeltraktion bietet häufig zu viel Kapazität). Die zukünftige Beschaffung von längeren Fahrzeugen ist somit sehr wahrscheinlich. Die Kehranlage sollte, insbesondere auch um für den Fall der Verzögerung der Straßenbahn-Verlängerung in die Leipziger Straße »gewappnet« zu sein, zumindest das Kehren von ca. 40 Meter langen Zügen - oder besser von GT 6-Zügen in Doppeltraktion - ermöglichen."

Für die hier nur in einer Fahrtrichtung verkehrenden und abbiegenden Linien 142 und 148 sollte unmittelbar hinter der Kreuzung in der Straße Alexanderplatz eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden.

Im übrigen geben wir zu bedenken, daß eine Verlagerung des Nachtknotens vom Hackeschen Markt aus Fahrgastsicht nicht vorteilhaft ist, weil dort auch zukünftig nachts die größere Zahl der Zusteiger zu erwarten ist. Die Verlagerung des Nachtbusknotens zum Alexanderplatz würde die Schließung und den Rückbau des Straßentunnels zwingend voraussetzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002098>.

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