

■ Berliner Straßenbahn

Straßenbahn zum Ostkreuz

aus SIGNAL 04/2013 (September 2013), Seite 15 (Artikel-Nr: 10003045)
IGEB Stadtverkehr

Es darf wieder gehofft werden

Nach 20 Jahren Planung dürfen die Fahrgäste hoffen, dass die Straßenbahnlinie 21 in einigen Jahren tatsächlich an den Bahnhof Ostkreuz herangeführt wird. Anlass zu vorsichtigem Optimismus bot eine Informationsveranstaltung, auf der am 10. Juni 2013 der Berliner Senat, der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und die BVG den Planungsstand vorstellten und mit den Bürgern diskutierten.

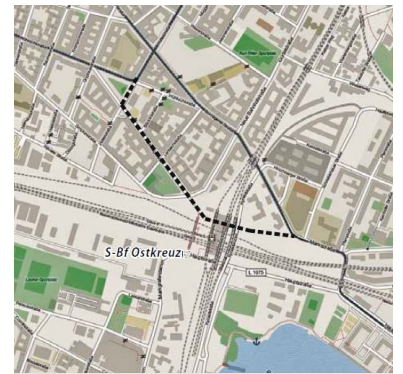
Bekanntlich hält die Linie 21 heute noch einen halben Kilometer vom Bahnhof entfernt, aber schon bei der Vorplanung zum Umbau des Bahnhofs Ostkreuz wurde eine bessere Nahverkehrsanbindung bedacht und die Ringbahnbrücke mit einer dafür vergrößerten Durchfahrtweite bestellt. Das war im Jahr 1993, und dann passierte jahrelang nichts.

Obwohl, bedingt durch die Bahnunterführung, die Anschlüsse der Tram in die umliegenden Straßen feststanden, wurde das erforderliche Planfeststellungsverfahren nicht begonnen. Das rächte sich, als die Gegend um das Ostkreuz immer beliebter wurde und nach der Jahrtausendwende einen Boom erlebte. Die noch unverbindlichen Planungen, die Straßenbahn im Zusammenhang mit der Heranführung an das Ostkreuz durch die Sonntagstraße zu führen, führten zu lautstarkem Anwohnerprotest, sodass die Senatsverwaltung eine weitere Denkpause einlegte und eine Prüfung von Alternativen und Varianten versprach.

Die Ergebnisse dieser Prüfung liegen nun vor und wurden der Öffentlichkeit auf der Veranstaltung am 10. Juni ausführlich erläutert. Auf alle Details kann hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden, aber was Matthias Horth, Referatsleiter bei der Senatsverkehrsverwaltung, und Rainer Döge, Projektverantwortlicher bei der BVG, präsentierten, war sehr durchdacht. Das beauftragte Planungsbüro VCDB hatte 14 verschiedene Varianten, darunter auch alle Vorschläge von Anwohnervereinen und -initiativen, im Hinblick auf 21 mögliche Gruppen von Auswirkungen (die dann zum Teil nochmals differenziert waren) untersucht. Sie wurden nach einheitlichen Kriterien in einer Matrix mit mehreren hundert Positionen bewertet.

Für die drei insgesamt am besten bewerteten Varianten soll nun eine detaillierte Voruntersuchung erfolgen. Mit der hierbei ermittelten Vorzugsvariante soll dann das förmliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Voruntersuchung soll noch 2013 abgeschlossen werden, um das förmliche Verfahren 2014 beginnen zu können. Das wären für die Verlegung von etwa einem Kilometer vorhandener Strecke 21 Jahre Planungszeit - da passt die Liniennummer 21! Nach hoffentlich erfolgreichem Abschluss der Planfeststellung könnte dann 2016 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die drei am besten bewerteten Streckenführungen waren - die »traditionelle« Planungstrasse in der Sonntagstraße und Holteistraße mit einer Haltestelle in letzterer, gemeinsam mit der Straßenbahn M 13,



Bei der Straßenbahnplanung am Ostkreuz gibt es nach 20 Jahren endlich Fortschritte. Deshalb hofft der Fahrgastverband IGEB, dass die Linie 21 in einigen Jahren nicht mehr am Bahnhof Ostkreuz vorbeifährt, sondern über die neue Trasse (gestrichelt) verkehrt, was eine optimale Verknüpfung zur S-Bahn und zu den künftig hier halten Regionalzügen ermöglicht. (Karte: OSM, Ergänzungen: Florian Müller)

die Trasse durch die Sonntagstraße wie zuvor, aber mit einem eingleisigen Abschnitt (oder einer Gleisverschlingung) zur Gewährung von Lieferzonen für die zahlreichen Geschäfte und Restaurants, eine Führung durch die Neue Bahnhofstraße zur Boxhagener Straße und dann zur Ecke Holteistraße - wie heute schon benutzt.

Bei einer Führung durch die Sonntagstraße wird auch dort noch eine Zwischenhaltestelle eingerichtet.

In jedem Fall soll die Buslinie 240 ebenfalls direkt an den Bahnhof Ostkreuz geführt werden und eine gemeinsame Haltestelle mit der Tram unter der Ringbahnbrücke bekommen. Wenn die Straßenbahn in die Sonntagstraße wandert, wird der Bus durch die Neue Bahnhofstraße zu seiner heutigen Route in der Boxhagener Straße fahren. Wenn aber die 21 dort verbleibt, verkehrt der Bus über die Sonntagstraße. So wird eine möglichst gute Flächenerschließung gewährleistet.

Während der Verein »Travekiez-Ostkreuz e. V.« vor den angeblichen Zumutungen durch die Straßenbahn warnte, erfuhr man bei dieser Veranstaltung eher nebenbei, welche gewaltigen Belastungen den Bürgern durch den Autobahnbau drohen. Denn durch die A100-Verlängerung bis Treptow werden auf dem Markgrafendamm und der Boxhagener Straße täglich mehrere tausend zusätzliche Fahrzeuge erwartet.

Die Informationsveranstaltung am 10. Juni war offen und sehr informativ. Sie weckte nicht nur die Hoffnung, dass es tatsächlich zu der für die Fahrgäste der Linie 21 äußerst wichtigen Trassenverlegung zum Ostkreuz kommt, sondern dass das Land Berlin bei Verkehrsplanungen die Bürger künftig auch bei anderen Projekten früher und besser informiert. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003045>.

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