SIGNALARCHIV.DE

Planung

Straßenbahn zum Alexanderplatz

aus SIGNAL 08/1996 (November 1996), Seite 8-12 (Artikel-Nr: 10003503)

IGEB

Die (Wieder-)Anbindung der Straßenbahn an den Alexanderplatz stellt die wichtigste der bisher geplanten Ergänzungen für das Berliner Straßenbahnnetz dar. Damit wird einerseits der Alexanderplatz für viele Berliner wieder umsteigefrei erreichbar, andererseits werden viele Fahrgäste deutliche Reisezeitvorteile erfahren, weil durch die direkte Verknüpfung der drei Straßenbahnmagistralen (Prenzlauer Allee, Greifswalder Straße, Landsberger Allee) mit den fünf S- und drei U-Bahn-Linien am Alexanderplatz bisher notwendige Umwegfahrten über Rosa-Luxemburg-Platz und Hackescher Markt entfallen. Voraussichtlich ca. 77.000 Fahrgäste werden diese Straßenbahnstrecke zwischen Mollknoten und Alexanderplatz täglich benutzen! Nach langen Diskussionen und Vorabstimmungen, die zwischen den diversen beteiligten Verwaltungen in den letzten Jahren geführt worden, lagen im August endlich die Planfeststellungsunterlagen für den 1. Bauabschnitt (Mollknoten - Otto- Braun-Straße - Alex - Hackescher Markt) öffentlich aus.

Ausgangspunkt für die Planung der Straßenbahnstrecke über den Alexanderplatz ist das städtebauliche Konzept des 1993 vom Berliner Senat ausgelobten städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Alexanderplatzes und seines nördlichen Umfeldes. Die Planungen sind diesbezüglich weit fortgeschritten, auch wenn die Umsetzung der beabsichtigten städtebaulichen Neuordnung in weite Ferne zu rücken scheint, u.a. weil weder private Investoren noch die öffentliche Hand die aus der Neuordnung resultierenden erheblichen Kosten finanzieren können oder wollen.

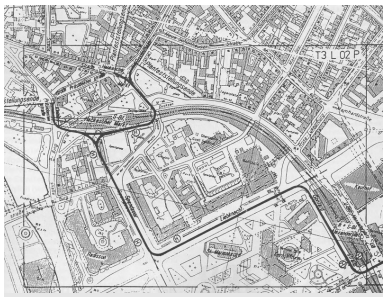
Dennoch: Dieses städtebauliche Konzept definiert die (kurvenreichen) Wege der Straßenbahn, und aufgrund des langen Abstimmungsprozesses in den letzten Jahren (vgl. SIGNAL 2-3/94) befürwortet die IGEB im Grundsatz diese Streckenführung. Ärgerlich ist allerdings, daß die ausgelegten Pläne trotz des umfangreichen Abstimmungsprozesses an vielen Punkten elementar die Belange der Fahrgäste ignorieren. Eine konsequente Beteiligung der Fahrgäste im Planungsprozeß hätte sich auch hier für die Verwaltung ausgezahlt. Die nun erforderlichen Korrekturen lassen sich jedoch nachholen, ohne den vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Inbetriebnahmetermin Oktober 1998 (vgl. SIGNAL 7/96 , Seite 19) zu gefährden, weil die Grundzüge der Planung nicht in Frage gestellt werden. Mit bauvorbereitenden Maßnahmen kann - und sollte, wie z.B. an der Friedrichstraße geschehen - aufgrund der hohen Bedeutung der Strecke für das Berliner ÖPNV-Netz bereits vor Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden.

Zu den vom 5.8. bis 5.9. ausgelegten Plänen für den Bau der Straßenbahn vom Mollknoten zum Hackeschen Markt über Alexanderplatz hat der Berliner Fahrgastverband IGEB wie folgt Stellung genommen:

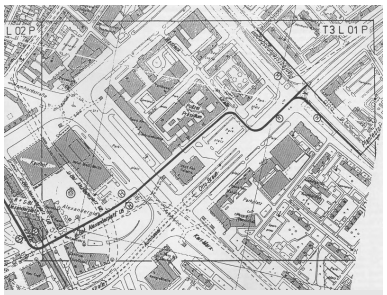
1. Mollknoten

1.1 Lage der Haltestellen

Aus der ehemaligen Neuen Königstraße (Bildmitte) soll die Straßenbahn geradlinig über den Alexanderplatz geführt werden. (Foto: Marc Heller)



Gegenstand der vor kurzem ausgelegten Pläne war der sog. 1. Bauabschnitt der Straßenbahnstrecke zum Alexanderplatz vom Mollknoten über Otto-Braun-Straße, Wadzeckstraße, ehern. Neue Königstraße, Alexanderplatz, Gontardstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Spandauer Straße zum Hackeschen Markt. In einem (Karte: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr)



späteren 2. Bauabschnitt ist eine zweite Strecke von der Prenzlauer Allee über Karl-Liebknecht-Straße - Dircksenstraße - Rathausstraße - Spandauer Straße geplant. (Karte: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr)

Nach dem Willen der Berliner Abgeordneten wird man ab 1998 am Alex wieder von der Straßenbahn in die dort verkehrenden fünf S- und drei U-Bahn-Linien umsteigen können. Zehntausenden von Fahrgästen wird dies täglich die bisher erforderlichen Umwegfahrten ersparen. (Foto: Marc Heller)

An Kreuzungen mit Linienverzweigungen sollten die Haltestellen grundsätzlich hinter der Kreuzung angeordnet werden, damit Fahrgäste alle in die jeweilige Fahrtrichtung verkehrenden Züge erreichen können. Im Bereich des Knotens Mollstraße/Otto-Braun-Straße wird diese Grundregel in allen Relationen zum Nachteil der Fahrgäste verletzt. Nichts ist für den Fahrgast insbesondere während der Schwachverkehrszeiten frustrierender, als an der "falschen" Haltestelle zu stehen, weil der nächste Zug, mit dem das gewünschte Fahrtziel auch erreicht werden könnte, gerade an einer anderen (nicht schnell erreichbaren) Haltestelle abfährt.

Wir schlagen daher die Anordnung der Haltestellen in allen Fahrtrichtungen jeweils hinter der Kreuzung vor. Sofern aus betrieblichen Gründen oder LSA-bedingt das gleichzeitige oder unmittelbar nacheinander erfolgende Einfahren von Zügen aus zwei unterschiedlichen Fahrtrichtungen gewährleistet sein soll, wäre auch hinter der Kreuzung in allen Fahrtrichtungen die Anlage von zwei parallel liegenden Haltestelleninseln möglich. Damit würden Züge, die in dieselbe Fahrtrichtung verkehren, zwar nicht von derselben, aber von unmittelbar benachbarten und damit von den Fahrgästen problemlos erreichbaren Haltestellen abfahren. (Es sei allerdings darauf hingewiesen, daß die weitere Durchlaßfähigkeit der Strecken in Richtung Greifswalder Straße und Alexanderplatz wegen der Lage der jeweils nächsten Haltestellen hinter einer LSA-geregelten Kreuzung de facto ohnehin auf einen Zug je LSA-Umlauf begrenzt ist.) Im übrigen halten wir auch bei diesen Haltestellen die Berücksichtigung von beidseitigen Zugängen für geboten (siehe auch 5.1).

1.2 Fehlende Gleisverbindungen

Gegen die Nichtberücksichtigung einer Gleisverbindung von der (westlichen) Mollstraße in Richtung Alexanderplatz haben wir erhebliche Bedenken. Damit würde bis zur Fertigstellung der geplanten Straßenbahnstrecke Prenzlauer Tor - Karl-Liebknecht-Straße - Alexanderplatz die unhaltbare Situation entstehen, daß keine Straßenbahnlinie von der Prenzlauer Allee zum Alexanderplatz fahren könnte. Die Voraussetzungen für die schnellstmögliche Anbindung auch dieser Straßenbahnstrecke an den Alexanderplatz sollten innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden, gleichwohl die Wegführung über Otto-Braun-Straße eine Umwegfahrt darstellt und keine Dauerlösung sein sollte.

Vor dem Hintergrund der Haushaltssituation und den daraus resultierenden Unwägbarkeiten für den Zeitpunkt der Realisierung einer Straßenbahnstrecke über die Karl-Liebknecht-Straße wäre ein Verzicht auf diese Gleisverbindung nicht zu verantworten. Ein Großteil der Fahrgäste der Linie 1 hat schon heute das Fahrziel Alexanderplatz bzw. möchte in die S-Bahn oder die U-Bahn-Linien 5 und 8 umsteigen. Sie alle müßten bei Nichtberücksichtigung dieser Gleisverbindung weiterhin lange Umwegfahrten in Kauf nehmen.

Darüber hinaus ist im City-Bereich häufiger mit Verkehrseinschränkungen z.B. durch Demonstrationen oder Veranstaltungen zu rechnen. Um in solchen Situationen möglichst flexibel und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen für die Fahrgäste reagieren zu können, halten wir das Ermöglichen aller Abbiegevorgänge insbesondere im Bereich des Mollknotens für unverzichtbar. Daß entsprechend den ausgelegten Plänen selbst die vorhandene Gleisverbindung von der Landsberger Allee/östliche Mollstraße zur nördlichen Otto-Braun-Straße/Greifswalder Straße, die

bisher sogar regelmäßig bei Baumaßnahmen im Linienbetrieb befahren wird, offenbar entfallen soll, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Wir halten daher die Ausgestaltung der Kreuzung Mollstraße/Otto-Braun-Straße als Straßenbahn-Vollknoten aus Fahrgastsicht für unverzichtbar.

2. Haltestelle U-Bf Alexanderplatz

Um den Umsteigeweg insbesondere zum Bahnsteig der U-Bahn-Linie 2 zu verkürzen, sollte die Möglichkeit der Anlage eines weiteren Zuganges inklusive Aufzügen in der Mitte des U2-Bahnsteiges geprüft werden. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang die Möglichkeit von durchgehenden Aufzügen auf die Bahnsteige der U-Bahn-Linie 5.

Unabhängig davon ist die Zugänglichkeit der rollstuhlgerechten Straßenbahnhaltestelle auch für Rollstuhlfahrer, die aus dem Einzugsbereich nördlich der Straße Alexanderplatz (z.B. Landeseinwohneramt) kommen, sicherzustellen. Entsprechend den Senatsrichtlinien zum Ausbau zur behindertengerechten Stadt ist daher die Berücksichtigung einer ebenerdigen, LSA-geregelten Überquerbarkeit der Straße Alexanderplatz sicherzustellen.

3. Haltestelle R- und S-Bf Alexanderplatz/Gontardstraße

Diese Haltestelle stellt den kürzesten Umsteigeweg zum Bahnsteig der U-Bahn-Linie 8 dar. Die Möglichkeit für einen auch zukünftig (relativ) kurzen Umsteigeweg ohne unnötige Querungszwänge von Straßenbahngleis-Trassen sollte durch Beibehaltung der bestehenden Zugänge in das Verteilergeschoß erhalten bleiben.

4. Gontardstraße

In der Gontardstraße, Bereich Karl-Liebknecht-Straße, bestehen zur Zeit Kurzzeitparkplätze für Pkw. Um einen reibungslosen und von rangierenden Kfz unbehinderten Straßenbahnverkehr auch in Hinblick auf die vorgesehene LSA-Vorrangschaltung bzw. die Räumzeiten an der Karl-Liebknecht-Straße zu ermöglichen, sollten diese Parkplätze zukünftig entfallen und in diesem Bereich die Fußgängerzone (frei für Lieferverkehr) ausgeweitet werden.

5. Haltestelle Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße

5.1 Östlicher Haltestellenzugang

Die Anordnung der Haltestellen an der Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße ist aus Sicht der Fahrgastbelange überarbeitungsbedürftig. Es ist für uns ein Widerspruch, daß in der Karl-Liebknecht-Straße einerseits die notwendigen und sinnvollerweise nicht LSA-geregelten Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger vorgesehen werden, andererseits aber der notwendige Zugang am östlichen Haltestellenende nicht berücksichtigt wird. Bei Berücksichtigung einer 5 m langen Rollstuhlrampe würde dieser östliche Haltestellenzugang ca. 10m von der Fußgängerquerungsmöglichkeit entfernt liegen. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, daß der eine Überweg ohne LSA möglich ist, der andere jedoch angeblich aus Gründen der Fußgängersicherheit die

Installation einer LSA voraussetzt, die dann jedoch im Planfeststellungsverfahren aus Gründen der MIV-Leistungsfähigkeit ausgeschlossen wird.

Die Gefährdung der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahnen bzw. der Gleistrasse in der Karl-Liebknecht-Straße ist im Verhältnis zu den an zahllosen anderen Stellen der Stadt vorhandenen Sicherheitsrisiken verhältnismäßig gering: Fußgänger müssen jeweils nur die 10 m breiten Fahrbahnen mit ausschließlichem Richtungsverkehr bzw. die Gleis-Trasse überqueren und haben in der Mitte ausreichend breite Warteflächen. Durch die LSA an der Spandauer Straße und Gontardstraße entstehen zudem ausreichend lange Zeitlücken im Kfz-Strom. Darüber hinaus kann die Einsehbarkeit der Gleistrasse durch leichtes Versetzen der Überwege - wie offenbar an den anderen Fußgängerquerungsmöglichkeiten auch vorgesehen - unterstützt werden.

Wir halten daher die Berücksichtigung eines östlichen Zuganges an der Haltestelle Spandauer Straße/Karl-Liebknecht-Straße für sachgerecht. Dadurch würde auch der relativ große Abstand zur nächsten Haltestelle (R- und S-Bf Alexanderplatz) kompensiert werden (siehe 5.2).

5.2 Lage der Haltestelle in Fahrtrichtung Alexanderplatz

Zwischen den Haltestellen Hackescher Markt und Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße beträgt der Abstand in Fahrtrichtung Alexanderplatz lediglich ca. 150 m, der Abstand zur nächsten Haltestelle (R- und S-Bf Alexanderplatz) dagegen über 600 m. Würde die Haltestelle in Fahrtrichtung Alexanderplatz hinter die Kreuzung gelegt werden, könnten die Haltestellenabstände insgesamt etwas angeglichen und im Zusammenhang mit dem gebotenen östlichen Zugang zur Haltestelleninsel (siehe 5.1) der Haltestellenabstand zum Alexanderplatz auf ca. 500 m reduziert werden.

Wir schlagen daher die Anordnung der Haltestelle auch in Fahrtrichtung Alexanderplatz in der Karl-Liebknecht-Straße hinter der Kreuzung Spandauer Straße und gleichzeitig einen Zugang am östlichen Haltestellenende vor.

6. Hackescher Markt

Im Erläuterungstext ist folgende Wegführung für die die Neubaustrecke über Alexanderplatz befahrenden Linien dargestellt: - Die Linien 2 und 4 sollen danach über Oranienburger Straße zum Kupfergraben fahren,
die Linie 5 über Oranienburger Straße zum Lehrter Bf
und die Linie 8 über Oranienburger Straße zum U-Bf Schwartzkopffstraße.

Demnach würden sämtliche über Alexanderplatz geführten Linien über die Oranienburger Straße weitergeführt werden! Zusammen mit den bisher dort verkehrenden Linien 1 und 13, die aufgrund der Verknüpfungsnotwendigkeit der von beiden Linien bedienten Bereiche mit den Nord-Süd-S-Bahn-Linien und der U6 auch zukünftig durch die Oranienburger Straße verkehren müssen, würde demnach die Oranienburger Straße zukünftig von sechs Straßenbahnlinien durchfahren werden.

SIGNALARCHIV.DE

So wünschenswert ein solches Verkehrsangebot vielleicht auch wäre, es würde im Widerspruch zu dem (selbst im Fall der Durchbindung einzelner Linien zum Lehrter Bahnhof oder nach Moabit) zu erwartenden Verkehrsaufkommen stehen und wäre aus wirtschaftlichen Gründen kaum vertretbar.

So geht das Betriebskonzept der BVG auch von gänzlich anderen Zielsetzungen aus als die Vorgaben für das Planfeststellungsverfahren: Danach würden alle über Alexanderplatz zum Hackeschen Markt führenden Linien (2,3,4,5,15) dort auch enden. Lediglich die Linien 1 und 13 würden weiterhin durch die Oranienburger Straße verkehren.

Für die planfestzustellende Straßenbahnstrecke ergeben sich daraus folgende Aspekte:
- a) Die vorhandene Endstelle muß mindestens mit den vorhandenen Kapazitäten erhalten bleiben,
b) und die entsprechend den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht berücksichtigte Umsteigerelation zwischen den realistischerweise hier endenden Straßenbahnlinien und den Linien 1 und 13 in Richtung Oranienburger Straße muß angemessen berücksichtigt werden.

6.1 "Abfahrthaltestelle" (Richtung Alexanderplatz)

Demzufolge wäre ein Standort der "Abfahrthaltestelle" am S-Bf Hackescher Markt zwischen Burgstraße und westlichem S-Bahnsteig-Zugang parallel zur Stadtbahn sehr viel sinnvoller. Dies würde zum einen eine gemeinsame Umsteigehaltestelle (die einzige!) für Fahrgäste ermöglichen, die mit den Straßenbahnlinien l und 13 aus der Oranienburger Straße ankommen und mit den am Hackeschen Markt einsetzenden Linien weiterfahren möchten, und außerdem den fußläufigen Einzugsbereich für die hier einsetzenden Linien deutlich in Richtung Monbijouplatz/Oranienburger Straße ausweiten.

6.2 "Ankunftshaltestelle" Hackescher Markt (vom Alexanderplatz)

Die ausgelegten Pläne ermöglichen kein akzeptables Umsteigen zwischen den über Alexanderplatz geführten und am Hackeschen Markt endenden Linien zu den in die Oranienburger Straße weiterfahrenden Linien l und 13. Der Umsteigeweg würde mindestens 150 m betragen und mehrere Fahrbahn- und Gleis-Trassenquerungen bedingen. Zu beachten ist jedoch, daß auch für jedes andere Linienkonzept die Schaffung einer akzeptablen Umsteigesituation zwischen den am Hackeschen Markt endenden Linien (egal ob vom Alex oder aus der Rosenthaler Straße kommend) und den in die Oranienburger Straße weiterfahrenden Linien zwingend erforderlich ist.

Wir schlagen daher als Standort für die "Ankunftshaltestelle" die Straße an der Spandauer Brücke zwischen Stadtbahnbrücke und Neue Promenade vor. Dieser Standort würde zwar ebenfalls keine gemeinsame Umsteige- bzw. Abfahrthaltestelle für die in Richtung Oranienburger Straße weiterfahrenden Linien gewährleisten, jedoch würde der Fußweg zwischen beiden Haltestellen auf ca. 50 m verkürzt. Die geringfügig ungünstigere Umsteigesituation zur S-Bahn wäre unproblematisch, da es zwischen den hier endenden Linien und der S-Bahn keine nennenswerten

Umsteigeströme geben wird.

****

[IGEB] Lang hat es gedauert, bis dieses überfällige Planfeststellungsverfahren endlich eingeleitet und die Planung öffentlich ausgelegt wurde. Nun ist zu befürchten, daß es nochmals sehr lange dauern wird, bis die Realisierung beginnt. Die Kürzungen bei den Berlin zugedachten GVFG-Mitteln und die Finanzkrise des Landes Berlin bieten der Anti-Straßenbahn-Fraktion um den Staatssekretär Ingo Schmitt einen willkommenen Anlaß, dieses und andere Straßenbahnprojekte doch noch zu kippen. Dabei verschweigen sie wohlweislich, daß auch in den nächsten Jahren noch viele Millionen für den Berliner ÖPNV-Ausbau zur Verfügung stehen. Aber diese werden zunächst in die Verlängerung der U2-Nord nach Pankow gesteckt und sollen ab dem Jahr 2000 in die umstrittene Verlängerung der U5 vom Alexanderplatz zum Lehrter Zentralbahnof fließen. Für Straßenbahnneubau bleibt nach den genannten Kürzungen dann wirklich nichts mehr übrig.

Deshalb sind jetzt die Abgeordnetenhausfraktionen, insbesondere die der CDU und der SPD gefordert. Wenn der eingangs genannte Straßenbahn-Beschluß vom 23. Mai 1996 sich nicht in Wohlgefallen auflösen soll, dann müssen Herr Kaczmarek (CDU), Herr Gaebler (SPD) und die anderen straßenbahn freundlich gesinnten Abgeordneten jetzt beweisen, daß sie es Ernst gemeint haben und daß sie mehr Durchsetzungsvermögen haben als ihre Vorgänger.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003503.

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