

■ Aktuell

Straßenbahn über den Alexanderplatz

aus SIGNAL 10/1998 (Dezember 1998), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10003848)

IGEB

Abteilung Stadtverkehr

Am 18. Dezember 1998 soll die Straßenbahnstrecke über den Alexanderplatz nun endlich in Betrieb gehen. Nachdem es jahrelang nur Verzögerungen und Vertagungen gegeben hatte, wurde seit Herbst diesen Jahres mit Hochdruck an der Termin-Einhaltung gearbeitet.

Mit gewaltigen Hau-Ruck-Aktionen wurde das lange Versäumte nachgeholt. Zusätzliche Kosten (beheizte Baustelle, Überstunden) und mangelhafte Verarbeitungsqualität (zum Beispiel lehnen Baufirmen jede Gewährleistung bei Betonarbeiten unter dem Gefrierpunkt ab) spielten nun plötzlich keine Rolle mehr. Der drohende Image-Schaden für den Berliner Senat und seinen hier für die Verzögerungen maßgeblich verantwortlichen Staatssekretären Hans Stimmann und Ingo Schmitt wirkte (nach der Bundestagswahl) plötzlich beschleunigend.

Leidtragende der vorhergehenden Verzögerungen sind letztendlich die Fahrgäste: Von einem geordneten Bauablauf konnte aufgrund des politisch verursachten Termindrucks keine Rede sein. So gab es deshalb im Innenstadtbereich mehrfach wochenlange Streckensperrungen, weil die Bauarbeiten am Hackeschen Markt und am Mollknoten nicht etwa gleichzeitig sondern nacheinander durchgeführt wurden. Ohnehin bleibt der Mollknoten noch auf Monate ein Provisorium, so daß bis auf weiteres die Neubaustrecke zum Alex nur von der Landsberger Allee und nicht von der Greifswalder Straße erreicht werden kann. Die Inbetriebnahme dieser Gleisverbindung und die Führung der Linien 2, 3 und 4 über den Alex soll erst "im Laufe des ersten Halbjahres 1999" erfolgen.

Trotz dieser vermeidbaren Probleme wird mit dieser provisorischen Streckeneröffnung zum Alexanderplatz ein Fehler der Verkehrsplanung der sechziger Jahre zumindest teilweise behoben. Im Zuge der "sozialistischen Umgestaltung" des historischen Stadtzentrums hatte man die Straßenbahn 1967 vom Alexanderplatz verbannt. Seitdem führen die Straßenbahnen nördlich am Alexanderplatz über die Mollstraße in Richtung Rosa-Luxemburg-Platz vorbei. Der Rosa-Luxemburg-Platz wurde der zentrale Umsteigepunkt zwischen U-Bahn und Straßenbahn in Mitte und die Stadtbahn war nur noch über Umweg am S-Bf Hackescher Markt erreichbar.

Alex-Straßenbahn macht gigantische U-Bahnpläne überflüssig

Spätestens mit dem Fall der Mauer und den sich dadurch radikal ändernden Verkehrsströmen wurde dieser Zustand unhaltbar. Der Alexanderplatz mit fünf S-Bahn- und drei U-Bahn-Linien wird nun mit diesem "1. Bauabschnitt" direkt von zwei der großen Straßenbahn-Magistralen erreichbar und wieder ein zentraler Platz in den Berliner Verkehrsbeziehungen zwischen Ost und West. Daran wird auch die DB AG nichts ändern, obwohl sie kurz vor Inbetriebnahme der Straßenbahn die Bedienung des Bahnhofs Alexanderplatz durch die Regional-Expreßlinien (fast vollständig) einstellen wird. Mit den täglich prognostizierten 77.000 Fahrgästen ist diese Strecke - trotz aller Planungsmängel - die mit Abstand wichtigste Straßenbahn



Auf der 2,2 km langen Neubaustrecke müssen die Straßenbahnen nicht weniger als acht (!) Kurven durchfahren. Gleichzeitig wird es keine Vorrangschaltung an den Ampeln geben und in der Fußgängerzone ist Schrittempo vorgeschrieben. Welche andere Straßenbahn-Neubaustrecke hat vergleichbares aufzuweisen? (Foto: IGEB-Archiv)



Fehlplanung des "2. Bauabschnittes" auf den ersten Metern schon in die Tat umgesetzt: Nach den Plänen des Senates soll die Linie 1 zukünftig geradlinig über Prenzlauer Allee zum Hackeschen Markt geführt werden. Der Umsteigeweg zu den am Alexanderplatz verkehrenden U-Bahnlinien würde zum Teil über 300 m lang werden! (Foto: IGEB-Archiv)



Notwendig ist eine Kurve von der Spandauer Straße zum Alex. Aber da die Straßenbahn vor dem Rathaus (noch) nicht gewollt ist, sind drei erforderlich. (Foto: IGEB-Archiv)

Baumaßnahme in der Stadt und mit ihrer Inbetriebnahme wird die Überflüssigkeit der gigantischen U-Bahn-Planungen für Ost-Berlin (U3 nach Weißensee/Karow/Hohenschönhausen, U11 über Landsberger Allee nach Marzahn) deutlich. Aber dies war natürlich auch Anlaß für alle Berliner Straßenbahngegner, nochmal tief in die Trickkiste zu greifen, um die Strecke zum Alex - wenn sie schon nicht mehr zu verhindern war - so doch mit vielen Stolpersteinen zu versehen.

Nachdem die ersten unter Verkehrssenator Haase ausgearbeiteten Pläne für eine unterirdische Straßenbahn-Strecke am Alexanderplatz sich als realitätsfremd und finanziell untragbar erwiesen hatten, wurde das städtebauliche Konzept als Ergebnis des 1993 vom Berliner Senat ausgelobten städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Alexanderplatzes und seines nördlichen Umfeldes zum Ausgangspunkt für die 2,2 km lange Straßenbahnstrecke. Die Planungen zur städtebaulichen Neuordnung sind inzwischen weit fortgeschritten, auch wenn die Umsetzung in weite Ferne zu rücken scheint, unter anderem weil weder private Investoren noch die öffentliche Hand die aus der Neuordnung resultierenden erheblichen Kosten finanzieren können oder wollen. Dennoch: Seitdem definierte dieses städtebauliche Konzept und das Verbot des Regierenden Bürgermeisters Diepgen, eine Straßenbahn durch die Rathausstraße zu führen, die (kurvenreiche) Strecke der Straßenbahn, und dies änderte sich auch durch Entscheidungen des Berliner Senats zur Beibehaltung des Straßentunnels oder zugunsten der Zielsetzungen des Planwerkes Innenstadt nicht.

Stimmanns steinernes Berlin

Aber zumindest das vom Stadtentwicklungs-Staatssekretär Stimmann vehement propagierte Planwerk Innenstadt brachte noch mal ordentlich Sand in's Planungsgeschehen. Das betraf zum Beispiel die vorgesehene Gestaltung der Karl-Liebrecht-Straße: Die hier zunächst von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz entwickelte und mit den anderen Verwaltungen abgestimmte "Tramallee" mit Rasengleisen und zwei trassenbegleitenden Baumreihen ist mit Stimmanns städtebaulichem Leitbild der "kritischen Rekonstruktion" (der alten Stadt) offenbar nicht vereinbar gewesen. Stattdessen sollte nach den Wünschen des seit 1995 für Stadtentwicklung zuständigen Staatssekretärs das "steinerne Berlin" durch Einpflasterung der Gleise in der Karl-Liebknecht-Straße gestalterisch aufgewertet werden. Der Streit darüber führte unter anderem zu einer Teilung des Planfeststellungs-Verfahrens in zwei Abschnitte, wodurch der Planfeststellungsbeschluß für den Abschnitt westlich der Gontardstraße erst zum 15. September 1998 erfolgte.

Im Ergebnis dieser unfruchtbaren Auseinandersetzung werden - weil vermeintlich keine Gelder für eine geringfügige Veränderung der südlichen Fahrbahn der Karl-Liebknecht-Straße zur Verfügung standen (durch die erfolgte Verzögerung nun für erhöhte Kosten der Baudurchführung aber letztlich doch ausgegeben werden) - zwar keine Bäume in der Karl-Liebknecht-Straße gepflanzt, aber aufgrund der geringeren Lärmemissionen wird nun doch ein Rasengleis gebaut.

Vor dem Hintergrund solcher, sich jahrelang hinziehender Diskussionen ist es natürlich kein Wunder, daß den Belangen der Fahrgäste längst nicht der gebotene Stellenwert bei der Planung eingeräumt wurde und sie im Zweifel gegenüber anderen

Interessen zurücktreten mußten. Der Berliner Fahrgastverband hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens durch ausführliche Stellungnahmen (vgl. [SIGNAL 8/96](#)) und auf den Erörterungsveranstaltungen die Planungen problematisiert und entsprechende Verbesserungsvorschläge benannt, die aber leider nur punktuell berücksichtigt wurden.

Der Mollknoten: Betrieblich optimal ?

Dies betrifft beispielsweise die neuen Haltestellenstandorte. Die ÖPNV-Grundregel, sie an Kreuzungen mit Linienverzweigungen grundsätzlich hinter Kreuzungen anzuordnen, damit Fahrgäste alle in die jeweilige Fahrtrichtung verkehrenden Züge erreichen können, wird im Bereich des Knotens Moll-/Otto-Braun-Straße sträflich verletzt. Ein entsprechender Vorschlag der IGEB, der auch die hohen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Strecke berücksichtigte, ist aber unter anderem von der BVG abgelehnt worden, weil die Züge sonst zweimal anhalten müßten (vor der Kreuzung an der nicht beeinflussbaren Ampel und hinter der Kreuzung an der Haltestelle). Die Praxis wird nun zeigen, wie oft und wie lange die Züge auf ihrer Zickzack-Schrittempo-Fahrt anhalten müssen und ob die gewählten Haltestellenstandorte vor der Kreuzung irgendeinen Beschleunigungseffekt haben.

Aber der neue Mollknoten weist noch andere Defizite auf: So entfällt nicht nur die bisher bei Baumaßnahmen oder Havariefällen auf den Innenstadtbahnhöfen regelmäßig benutzte Gleisverbindung von der Landsberger Allee in die Greifswalder Straße, insbesondere verzichtete man auf den Bau einer Gleisverbindung von der Mollstraße in die Otto-Braun-Straße. Mit ihr hätte man - wenn auch auf Umwegen - aber dafür sofort die Linie 1 von der Prenzlauer Allee zum Alexanderplatz führen können. Aber mit dem Argument, daß in der Hauptstadt Berlin eine Straßenbahn-Strecke angeblich bereits mit einem Takt von 2 Minuten ihre Kapazitätsgrenze erreicht, werden die Fahrgäste auf den "2. Bauabschnitt" zur Anbindung des Alexanderplatzes verwiesen - nämlich der geplanten geradlinigen Durchbindung vom Prenzlauer Tor über Karl-Liebknecht-Straße zum Hackeschen Markt. Diese Wegführung, mit der der Alexanderplatz regelrecht umfahren werden soll und der die Umsteigewege zu den U-Bahn-Linien auf bis zu 300 m (!) anwachsen läßt, resultiert aus der oben bereits erwähnten Ablehnung Diepgens, der eine Straßenbahn vor seinem Rathaus aus "Sicherheitsgründen" untersagt hat - und wegen der gewünschten Baufreiheit für die U5, die gerade in diesem Abschnitt nicht im Schildvortrieb gebaut werden soll.

Aber zeitlich geht alles seinen "Berliner Gang": Das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt sollte lt. Senatsbeschluß bereits 1997 eingeleitet werden; bis heute ist dies jedoch noch nicht geschehen, so daß der geplante Inbetriebnahmetermine im Jahr 2000 schon jetzt Makulatur ist.

Falsche Haltestellen-Standorte

Mit einer ähnlichen Argumentation wie am Mollknoten stellte die BVG die Fahrgastinteressen auch an der Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße zugunsten einer vermeintlichen Optimierung des Betriebsablaufs zurück. In Fahrtrichtung Alexanderplatz sind die Haltestellen so ungünstig angeordnet, daß der Haltestellen-Abstand zwischen Hackescher Markt und Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße nur 150 m (!), der nächste bis zur

Haltestelle am Bf Alexanderplatz aber 600 m beträgt. Hätte man die Haltestelle auch in Richtung Alexanderplatz hinter die Kreuzung in die Karl-Liebnecht-Straße verlegt, wäre nicht nur der Abstand angeglichen (und im Zusammenhang mit dem hier nun vorgesehenen östlichen Zugang zur Haltestelleninsel in der Gegenrichtung auch der Einzugsbereich deutlich günstiger gestaltet) werden können, sondern vor allem die durchaus relevanten Umsteigebeziehungen von den Buslinien 100 sowie 348 hätten mit nur einer Fahrbahnquerung erfolgen können; nunmehr müssen dazu drei Fahrbahnen von den umsteigenden Fahrgästen überquert werden!

Hackescher Markt: Umsteigende Fahrgäste werden 24 Stunden ignoriert

Als völlig fahrgastfeindlich sind die Haltestellen-Standorte am Hackeschen Markt zu bewerten. Da alle über die Alex-Neubaustrecke verkehrenden Straßenbahn-Linien auch zukünftig am Hackeschen Markt enden werden, hätte natürlich das Umsteigen zu den in die Oranienburger Straße weiterfahrenden Linien 1 und 13 beachtet werden müssen. Aber selbst hier, abseits der großen Durchgangsstraßen, war letztlich die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr der ausschlaggebende Grund, warum die umsteigenden Fahrgäste der hier endenden Straßenbahn-Linien bereits südlich der Stadtbahn aussteigen müssen. Erst nach mehrfachen Fahrbahn- und Gleis-Trassenquerungen und ca. 200 m Fußweg erreichen die umsteigenden Fahrgäste zukünftig die Haltestelle der Linien 1 und 13 in der Rosenthaler Straße zur Weiterfahrt Richtung Oranienburger Straße. Eine mögliche Haltestellenlage in der Straße An der Spandauer Brücke zwischen Stadtbahn und Neue Promenade wurde mit der Begründung verworfen, daß dann hier keine separaten Links- und Rechtsabbiegespuren für den Straßenverkehr mehr möglich wären. Um diese katastrophale Umsteigesituation zu kompensieren, fordert die IGEB daher (zumindest bis zur Veränderung der Wegführung der Linie 1 über den Alex) die Verlängerung einer der über die Neubaustrecke verkehrenden Straßenbahn-Linie Richtung Oranienburger Straße. Schließlich wurde unter Hinweis auf eine solche Linienführung im Planfeststellungsbeschluß ein Haltestellenstandort nördlich der Stadtbahn abgelehnt.

Aber noch etwas wurde am Hackeschen Markt völlig ignoriert: Die wichtigen Umsteigebeziehungen im Nachtnetz am Hackeschen Markt. Wie auch immer die abschließende Lösung für die neuen Nacht-Haltestellen aussehen mag: Kurze Wege und Anschlußsicherung für umsteigende Fahrgäste wird es an diesem Nachtnetzknotten nicht mehr geben!

Das gibt's nur in Berlin

Aber die Haltestellenstandorte sind nicht das einzige Manko der neuen Straßenbahn-Strecke: Eine Vorrangschaltung gibt es auf dem gesamten Abschnitt der Neubaustrecke nicht. Selbst an solchen, für die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs völlig unerheblichen Punkten, wie zum Beispiel Einmündung Karl-Liebnecht-Straße/Gontardstraße, wird sich die Straßenbahn der grünen Welle für den Kfz-Verkehr unterzuordnen haben.

Und noch eine Berliner Spezialität erwartet die Straßenbahn-Fahrgäste: Während in anderen Städten die Straßenbahnen in Fußgängerzonen in der Regel 20 km/h, zum Teil auch mit 25 km/h fahren dürfen, ohne daß damit ein erhöhtes Unfallgeschehen

registriert wird, darf die Straßenbahn auf dem Alexanderplatz nur mit 10 km/h fahren!

Durch die kurvenreiche Streckenführung, die konsequent verhinderte Vorrangschaltung und das restriktive Tempolimit dürfte die Alex-Neubaustrecke hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit wohl alle Berliner (?) Minus-Rekorde unterbieten.

Neue Strecke mit noch mehr neuen Fahrgästen

Trotz all dieser Planungsdefizite und den sonstigen widrigen Rahmenbedingungen hat die BVG mit dieser Neubaustrecke keine Chance, durch die direkte und umsteigefreie Linienführung in ein sehr bedeutsames Zielgebiet viele neue Fahrgäste - und auch bisherige Autonutzer - zu gewinnen. Um so unverständlicher ist es, daß ausgerechnet die BVG, die eigentlich um jeden neuen Fahrgast kämpfen müßte, dieses Fahrgast-Potential teilweise ignoriert. Denn selbst wenn Senatspolitik und Ampelschaltungen auf dem Abschnitt angeblich nur einen 2-Minuten-Takt zulassen, wäre es immer noch sinnvoller, statt drei Linien aus der Greifswalder Straße (2, 3 und 4) mit (abgesehen von den ganz wenigen Haltestellen in den Außenästen) nahezu identischen Einzugsbereichen, entweder die Linie 8 oder die Linie 6 ebenfalls über die Neubau-Strecke fahren zu lassen. In den dicht bebauten Großsiedlungs-Bereichen an der Landsberger Allee (Linie 6) oder in der Fennpfuhlsiedlung in Lichtenberg (Linie 8) ließe sich durch eine Direktverbindung zum Alexanderplatz eine erhebliche Zahl von neuen Fahrgästen gewinnen. Dementsprechend könnte z.B. die Linie 4 aus der Greifswalder Straße über Invalidenstraße zur Schwartzkopffstraße verkehren und hier eine neue Direktverbindung herstellen.

Na klar - wir kennen den beliebten Einwand: Derartige Linienführungen sind betrieblich nicht optimal. Aber liebe ("kundenorientierte") BVG, gib Dir einen Ruck, befrag' Deinen Computer noch mal ganz genau, wie und wo Du in den nächsten Jahren die Chance hast, ohne Mehraufwand neue Fahrgäste zu gewinnen: Vielleicht stellst Du ja dann doch die betrieblichen Aspekte mal in die zweite Reihe und läßt die Linie 6 (dauerhaft - nicht nur ein paar Wochen als Übergangslösung bis zur Fertigstellung des Mollknotens) oder die Linie 8 ebenfalls zum Alex fahren.

Dann hättest wenigstens Du das Beste aus der verkorksten, aber wichtigsten Berliner Straßenbahn-Neubaustrecke gemacht!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003848>.

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