SIGNALARCHIV.DE

Stadtverkehr

Gut, aber nicht gut genug

aus SIGNAL 06/2015 (Dezember 2015/Januar 2016), Seite 12-14 (Artikel-Nr: 10003907)
IGEB Stadtverkehr

Eine erste Bilanz zur Straßenbahn zum Berliner Hauptbahnhof Am 14. Dezember 2014 wurde die neue Straßenbahnstrecke zum Hauptbahnhof eröffnet. Obwohl sie zunächst nur von der Straßenbahnlinie M 5 vom Hackeschen Markt über Oranienburger Straße kommend befahren wurde, entwickelte sie sich schnell zum Erfolgsmodell mit gut gefüllten Bahnen im 10-Minuten-Takt. Spannend blieb die Frage, wie sich die Strecke nach der kompletten Fertigstellung ab 31. August 2015 betrieblich entwickeln würde. Vor allem die Kreuzung Invaliden-/ Chausseestraße mit der Haltestelle Naturkundemuseum löste Befürchtungen aus. Doch die Beobachtung im Betrieb zeigt: Es läuft besser als erwartet, aber schlechter als möglich.

Die M 8-Haltestelle am Nordbahnhof wurde durch die neuen Kaps deutlich aufgewertet. Vor vorbeirauschenden Autofahrern muss hier nun kein Fahrgast mehr Angst haben. Auf Radfahrer muss aber weiterhin geachtet werden, denn der Radweg verläuft direkt vor den Türen über das Haltestellenkap. Schade, dass die Chance der mehrwöchigen Sperrung nicht genutzt wurde, um auch die benachbarte Haltestelle Pappelplatz entsprechend umzubauen und die gefährliche Haltestelle Brunnenstraße/Invalidenstraße umzugestalten. Das muss nun zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

TAB stoppt BVG

Während die M 8-Haltestelle mit einem weit nach hinten versetzten Wartehäuschen großzügig dimensioniert ist, wirkt die M 10-Haltestelle mit dem Standardabstand zwischen Wetterschutz und Bahnsteigkante viel enger als nötig. Der bisherige Gleiswechsel auf der Südseite der Haltestelle verschwand beim Anschluss an die neue Strecke. Als Ersatz für den Betrieb bei Störungen entstand ein neuer Gleiswechsel nördlich der Haltestelle im Gleisbogen direkt an der Julie-Wolfthorn-Straße. Dabei bewies die BVG erneut ein äußerst unglückliches Händchen, denn nach dem Neubau-Gleiswechsel in der Pappelalle darf auch dieser wegen Bedenken der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) zunächst nicht genutzt werden. Der Fahrer eines ankommenden Zuges kann vorab weder den Gleiswechsel noch die folgende Haltestelle einsehen und somit nicht erkennen, ob sich dort bereits ein Zug befindet, der vor seiner Einfahrt die Haltestelle verlassen muss.

Die fehlende Nutzbarkeit des Gleiswechsels hatte beim Berlin-Marathon am 27. September 2015 zusammen mit der nur noch eingleisigen Wendeschleife am Jahn-Sportpark erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsführung. Statt bisher am Nordbahnhof endete die M 10 bereits am Jahn-Sportpark und blockierte damit die Wendemöglichkeit für die M 2, die sonst dorthin abgeleitet wird. Die M 2 fuhr deswegen zur Schleife Björnsonstraße, wodurch die gesamte Prenzlauer Allee nicht mehr von der Straßenbahn befahren wurde.

Autofahrer blockieren Straßenbahn

(Foto: Tom Gerlich)

60 Meter überdachte Wartefläche am Hauptbahnhof. Doch während die meisten Fahrgäste von hinten kommen, hält der 30-Meter-Kurzzug der M 10 ganz vorn und sorgt so für eine Völkerwanderung auf dem Bahnsteig. (Foto: Tom Gerlich)

An der Einmündung Caroline-Michaelis-Straße funktioniert die Vorrangschaltung meist, doch durch die Verkehrsführung ist sie nicht immer nutzbar. Insbesondere in östlicher Fahrtrichtung ist die Sperrfläche zu gering dimensioniert. (Foto: Tom Gerlich)

Einladung zur Rotfahrt! Die Ampel zeigt eine grüne Vollscheibe (ohne Richtungspfeile). Am rechten Mast ist daneben überraschend ein rotes Licht für Rechtsabbieger zu erkennen. Da hier nur eine Spur rechts abbiegt, könnte das Gleis bis zur Chausseestraße abmarkiert werden. (Foto: Tom Gerlich)

Tapfer warten Fahrgäste nun am Hauptbahnhof bis zu 20 Minuten auf die nächste M 5. Der tägliche Andrang zeigt den Bedarf für den 10-Minuten-Takt. Mit der Wiederverdichtung würden auch die 40-Minuten-Löcher bei Zugausfällen halbiert. (Foto: Tom Gerlich)

Die M 10-Haltestelle am Nordbahnhof in Standardausführung. Die Wartehalle steht ohne Zwang so dicht am Gleis, dass sich Ein- und Aussteiger gegenseitig behindern. Ein vom Alexanderplatz bekanntes Problem, das hier wiederholt wurde. (Foto: Tom Gerlich)

Der erwartete Flaschenhals der neuen Strecke sind die Haltestelle Naturkundemuseum und die Kreuzung mit der Chausseestraße. Die vielfach befürchtete Überlastung der Ampelanlage ist allerdings nicht eingetreten. Sie verkraftete sogar die zusätzlich umgeleitete M 1 problemlos. Zur Gewährleistung des Verkehrsflusses wurde das Linksabbiegen in allen vier Fahrtrichtungen (außer für BVG-Fahrzeuge) untersagt. Dummerweise wird das Verbot bisher nicht vorab durch verkehrslenkende Hinweisschilder angekündigt, was immer wieder zu überraschten Autofahrern führt und in allen vier Verbotsrichtungen ignoriert wird. Und so kommt es vor, dass mehrere Autofahrer links blinkend auf der Kreuzung stehen, während die Fahrradstreife der Polizei angestrengt nach Radfahrern sucht, die sich falsch verhalten. In der Beschilderung und Überwachung liegt also noch deutlicher Nachbesserungsbedarf.

Irritiert sind viele Verkehrsteilnehmer auch über die komplizierte Gleisführung in östlicher Fahrtrichtung. Die rechtsabbiegende M 5 bleibt zunächst in der linken Fahrspur und biegt an der Kreuzung aus dieser nach rechts ab und bedient die dortige Haltestelle, die gern zugeparkt wird. Die geradeaus fahrenden Linien M 8 und M 10 wechseln dagegen per Pförtnerampel von der linken in die rechte Fahrspur, um die Haltestelle am rechten Fahrbahnrand zu bedienen. Anschließend braucht die Bahn eine eigene Phase, um wieder auf die linke Fahrspur zu wechseln.

Verbesserungsfähig: Haltestelle am Hbf

Mit der endgültigen Fertigstellung der Strecke ging auch die neue Haltestelle Hauptbahnhof in Betrieb, die vor einem Jahr zunächst durch ein Provisorium vertreten wurde.

Als einzige Haltestelle im Straßenbahnnetz weist sie die aus der U-Bahn bekannten Informations- und Notrufsäulen auf und besitzt zudem einen stationären Fahrkartenautomaten. Eine Ausrüstung, die auch an anderen wichtigen Knotenpunkten wünschenswert wäre.

Sitzgelegenheiten befinden sich leider nur auf der östlichen Seite der Haltestelle, während der Hauptzugang auf der Westseite liegt. Mülleimer befinden sich nur an den Zugängen der Haltestelle und sind zudem im unscheinbaren grau »versteckt«, statt im gewohnten BSR-Orange weit sicherbar zu werben. Entsprechend vermüllt war die Haltestelle bereits nach wenigen Betriebstagen.

Das klassische Haltepositionsproblem der BVG ist selbstverständlich auch am Hauptbahnhof in östlicher Fahrtrichtung anzutreffen. Je nach Lust und Laune des Personals halten die 30-Meter-Züge der M 10 irgendwo innerhalb der 60 Meter langen Haltestelle - mit Vorliebe aber ganz vorn und somit mit maximaler Entfernung zum Hauptzugang am westlichen Ende, wo auch die meisten Fahrgäste warten.

Die Alibi-Vorrangschaltung

Die Ampelschaltungen sollen dafür sorgen, dass die Bahn haltfrei bis zur nächsten Haltestelle kommt. Klingt nach Vorrang, ist es aber nicht, denn erkauft wird dies durch eine Blockade am Hauptbahnhof. Während die Autos längst rollen, muss die Bahn in der Haltestelle warten, bis auch sie ihre Freigabe erhält, damit es an der nächsten Ampel passt. Währenddessen kann allerdings keine Folgebahn in die

Haltestelle einfahren. Innovativ wäre es, dem Fahrer anzuzeigen, in wievielen Sekunden die nächste Phase kommt oder die aktuelle Phase endet, so dass die Türen nicht aus Angst einer verpassten Phase zu früh geschlossen werden.

Auf Vorsignale wurde auch bei dieser Strecke verzichtet, obwohl deren gezielter Einsatz ein angepasstes Fahrverhalten ermöglichen und dadurch helfen würde, die Fahrdynamik zu verbessern.

Von den Fahrgästen gut angenommen wurde auch die neue Schleifenfahrt über Lesser-Ury-Weg nach Alt-Moabit sowie die Einstiegshaltestelle Clara-Jaschke-Straße. Am Lesser-Ury-Weg lässt es sich bequem in den 245er-Bus umsteigen, doch auch hier gilt es, beim Ausstieg auf nachfolgende Autofahrer zu achten, deren StVO-Kenntnisse eine Auffrischung vertragen könnten.

Noch bequemer lässt es sich in der Gegenrichtung am Invalidenpark umsteigen, denn dort halten Bus und Bahn am selben Bahnsteig. Fahrgäste der Linie 123 kommen allerdings ab Anfang Januar nicht mehr in diesen Genuss, denn ihr Bus endet künftig zusammen mit den Linien M 41 und M 85 in der Minna-Cauer-Straße nördlich des Hauptbahnhofs und startet an der provisorischen Haltestelle auf dem Busparkplatz mit den längstmöglichen Umsteigewegen zum Bahnhof.

Verlängerung zur Turmstraße überfällig

Doch trotz langer Verzögerungen beim Bau, dogmatischer Vierspurigkeit auf der Invalidenstraße anstelle eines eigenen Gleiskörpers und der damit verbundenen komplizierten Verkehrsführung und Probleme ist die Straßenbahnstrecke zum Hauptbahnhof ein voller Erfolg und zeigt damit sehr deutlich, wie wichtig der Ausbau der Straßenbahn in Berlin ist.

Der nächste Schritt, die Verlängerung zum U-Bahnhof Turmstraße, ist zugleich der längst überfällige Moabiter Schienenanschluss in Ost-West-Richtung. Doch ist für diese Verlängerung noch nicht einmal das Planfeststellungsverfahren eröffnet worden, obwohl dessen Dringlichkeit unstrittig ist und der zuständige Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel sich wiederholt für eine schnelle Realisierung ausgesprochen hat. (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003907.

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