

■ Stadtverkehr

## Es muss besser werden!

aus SIGNAL 03/2016 (Juli 2016), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10003961)  
 Berliner Fahrgastverband IGEB

### Vorschläge zur Verkürzung der Umsteigewege am Bahnhof Warschauer Straße

Der S-Bahnhof Warschauer Straße ist seit Jahren eine Baustelle. Seit gut einem Jahr wird auch die Warschauer Straße nördlich der Brücke umgebaut. Sie erhält eine neue Fahrbahn und einen durchgehenden Fahrradstreifen. Für die Fahrgäste führte das neben den langen Wegen auch immer wieder zu langen Wartezeiten, weil die Fahrbahn auf der Warschauer Brücke auf eine Fahrspur eingengt wurde und sich die Straßenbahn so im Autostau anstellen musste.

Gebaut wird bekanntlich für die Zukunft. Und so nährt sich Tag für Tag die Hoffnung, dass es irgendwann besser wird, wenn die Bauarbeiten erst einmal abgeschlossen sind. Doch leider bleiben die Planungen, die jetzt ausgeführt werden, weit hinter der dynamischen Entwicklung des Umfeldes zurück, und in beliebiger Manier schieben sich die Verantwortlichen bei Bahn und Land gegenseitig die Schuld in die Schuhe, anstatt Verantwortung zu übernehmen. Für die Krönung sorgt allerdings die BVG, die seit über einem Jahr eine U-Bahn-Verlängerung von der Warschauer Straße zum Ostkreuz fordert, womit die Umsteigewege von der U-Bahn zur S-Bahn und zur Straßenbahn noch länger werden würden (siehe [SIGNAL 2/2015](#)). Dabei lassen sich die Probleme an der Warschauer Straße durchaus lösen - und das für deutlich weniger Geld als eine U-Bahn-Verlängerung kostet.

### Verkürzung des Umsteigewegs S-/U-Bahn

Der Umsteigeweg zwischen S- und U-Bahn ließe sich auf gut 100 Meter verkürzen und attraktiver gestalten. Dafür müsste der bestehende Steg mit den Treppen zur Tamara-Danz-Straße lediglich um etwa 30 Meter über die Fernbahngleise hinweg verlängert werden und dort als Seiteneingang in das Empfangsgebäude münden. Eine zusätzliche Überdachung wäre als Witterungsschutz wünschenswert. Eine Verschiebung des U-Bahnhofs über den Bahngraben wäre damit verzichtbar.

Ein neues Einkaufszentrum wird für zusätzliche Fahrgäste sorgen. Es entsteht auf dem bisherigen Parkplatz zwischen Tamara-Danz-Straße und Helen-Ernst-Straße und erhält einen Direktzugang auf den westlichen Gehweg der Warschauer Brücke.

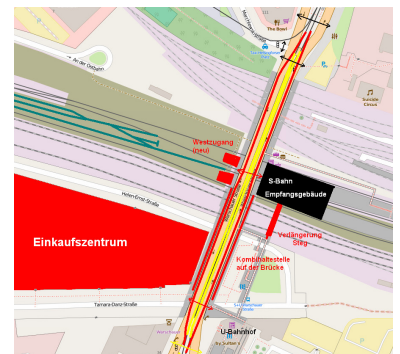
Dummerweise befinden sich aber alle Bahnhofszugänge auf der Ostseite der Brücke, womit künftig deutlich mehr Fußgänger die eher unübersichtliche Fahrbahn der Warschauer Brücke queren werden. Auch Vergitterungsorgien werden die Menschen nicht davon abhalten abzukürzen, wenn sie sonst lange Umwege in Kauf nehmen müssten.

### Einkaufszentrum anbinden

Um das Einkaufszentrum vom S- und U-Bahnhof gut erreichen zu können, wäre es sinnvoll, den westlichen Gehweg mit Zugängen zum S-Bahnhof auszustatten. Der Platz zwischen den S-Bahn-Gleisen ist zwar knapp bemessen, reicht aber aus, um ein solches Bauwerk herzustellen und an die beiden Bahnsteige anzuschließen. Aufzüge



Die letzten 30 Meter fehlen noch zur kurzen Verbindung zwischen S- und U-Bahn. Eine Überdachung wäre wünschenswert. (Foto: Tom Gerlich)



Westlich liegt das neue Einkaufszentrum mit direktem Zugang zur Warschauer Brücke. Zugänge zum S-Bahnhof sind auf der Westseite bisher nicht geplant, aber dringend nötig. Auf der Ostseite muss der Steg bis zum S-Bahnhof verlängert werden, um die Umsteigewege zur U-Bahn deutlich zu verkürzen. Zum optimalen Umsteigen sollten Straßenbahn und Bus künftig direkt auf der Brücke halten. (Stadtplan: OSM, Eintragungen: IGEB)



Mit einer Gleisverlegung in die rechte Spur (wie in Karlshorst geplant) könnte auf der Brücke eine Kombihaltestelle für Bus und Straßenbahn angelegt werden. Zwischen S- und U-Bahnhof liegend würden sich die Umsteigewege deutlich verkürzen. (Foto: Tom Gerlich)



Zwischen Mehrzweckhalle und Warschauer Brücke entsteht ein Einkaufs- und Entertainment-Center mit direktem Zugang zur Brücke. Ein S-Bahn-Zugang auf dieser Brückenseite war jedoch bisher nicht vorgesehen und wird so dringender denn je benötigt. (Foto: Tom Gerlich)

wären zwar wünschenswert, lassen sich aber aus Platzgründen vermutlich nicht realisieren. Sie sind hier verzichtbar, wenn die barrierefrei nutzbaren Wege durch das Empfangsgebäude auf der Ostseite nicht deutlich länger werden.

Die Planungen für einen westlichen Zugang zum S-Bahnhof Warschauer Straße müssen unverzüglich beginnen, um die Bauarbeiten soweit wie möglich in die laufenden Maßnahmen einzutakten und so zusätzliche Sperrungen zu reduzieren. Die Kosten sollten im Wesentlichen von dem Investor des Einkaufszentrums getragen werden.

Die beiden Maßnahmen führen bereits zu deutlichen Verbesserungen für die Fahrgäste, aber auch für die Verkehrsteilnehmer auf der Warschauer Brücke, und sie sollten verhältnismäßig einfach umsetzbar sein.

### **Besserer Umstieg zu Straßenbahn und Bus erfordert größere Umbauten**

Schwierig wird es, die Umsteigewege zu Straßenbahn und Bussen zu verkürzen. Die ursprüngliche Idee einer separaten Straßenbahnbrücke ist nicht mehr möglich, da das Empfangsgebäude des S-Bahnhofs direkt an der Warschauer Brücke steht. Kurze Umsteigewege zu den Straßenbahnlinien M 10 und M 13 sowie den Buslinien 347 und N 1 lassen sich aber nur dann realisieren, wenn diese direkt auf der Brücke halten können. Hierfür müssten die Gleise, wie in Karlshorst geplant, in den jeweils rechten Fahrstreifen verlegt werden, um einen barrierefreien Zugang über ein Sonderbord am Fahrbahnrand zu ermöglichen. Der südliche Teil der Warschauer Brücke zwischen S-Bahn-Zugang und U-Bahnhof bietet die für eine Kombihaltestelle notwendige Länge von 80 Metern. Die Ein- und Ausfädelung kann dabei wie heute nördlich und südlich der Brücke ampelgesichert per Sonderphase erfolgen.

Nicht nur wegen des finanziellen Aufwands ist das nicht kurzfristig machbar, denn vor einem Umbau muss auch noch eine Lösung für die Radwegführung gefunden werden, denn diese kann nur in Form eines überfahrbaren Kaps erfolgen, was beim hier hohen Aufkommen an Fahrgästen, Fußgängern und Radfahrern sicher zu Konflikten im Haltestellenbereich führt. Andererseits ist die heutige Starthaltestelle am U-Bahnhof zu schmal für den Andrang von zwei Straßenbahnlinien. Eine Verbreiterung ist nur mit Verzicht auf einen Fahrstreifen oder mit Einengung von Rad- und Gehweg möglich. Es gilt daher, bei der Lösungsfindung zwischen den verschiedenen Interessengruppen abzuwägen und einen stadtverträglichen Konsens zu finden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003961>.

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