SIGNALARCHIV.DE

Der übernächste Schritt

Senat plant Straßenbahn zum Bahnhof Jungfernheide

aus SIGNAL 06/2017 (Dezember 2017 / Januar 2018), Seite 13-15 (Artikel-Nr: 10004101)
IGEB Stadtverkehr

Der rot-rot-grüne Senat und die Senatsverwaltung für Verkehr machen ernst und treiben die Straßenbahnplanung in einem ungewohnten Tempo voran. Noch bevor das im Dezember begonnene Planfeststellungsverfahren für den vorangehenden Abschnitt Hauptbahnhof--U-Bf Turmstraße (Turm I) gestartet wurde, stellte die Verwaltung Mitte Oktober ihre ersten Vorplanungen für eine Straßenbahnverlängerung vom U-Bf Turmstraße weiter Richtung Bahnhof Jungfernheide und Virchow-Klinikum (Turm II) vor.

Dieses Engagement freut den Berliner Fahrgastverband außerordentlich.

Dabei werden beide »Untersuchungskorridore« unabhängig voneinander bewertet, es geht also nicht um eine Auswahl, sondern eher um eine Realisierungsreihenfolge.

U-Bf Turmstraße--Bf JungfernheideDer Verlängerungsabschnitt zum R-, S- und U-Bahnhof Jungfernheide bietet das höhere Fahrgastpotenzial als der zum Virchow-Klinikum und sollte daher als erster realisiert werden.

Für die Strecke U-Bf Turmstraße--Bf Jungfernheide werden verschiedene Streckenvarianten untersucht: ein »Trassenbündel« über die Sickingenbrücke und eines über die Kaiserin-Augusta-Allee.

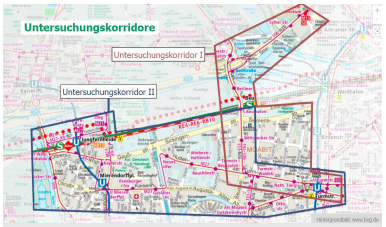
Aus IGEB-Sicht kristallisiert sich eine Vorzugsvariante vom U-Bf Turmstraße über Turmstraße--Huttenstraße--Wiebestraße--Kaiserin-Augusta-Allee zum U-Bf Mierendorffplatz und weiter zum Bf Jungfernheide heraus - analog zur bestehenden Buslinie M 27.

Generell muss in der Turmstraße darauf geachtet werden, dass durch die Neuaufteilung des Straßenraums nicht die Gehsteige noch weiter eingeengt werden. Dem Geschäftsstraßencharakter mit Schankvorgärten sowie viel Fußgänger-, Lade- und Lieferverkehr muss Rechnung getragen werden, damit nicht Zweite-Reihe-Falschparker den Straßenbahn- und Fahrradverkehr blockieren. Ein Kompromiss mit eigener Gleistrasse für ein Gleis und »Mitschwimmen« der Tram im Kfz-Verkehr in der Gegenrichtung, wechselnd zu den Knotenpunkten, ist denkbar.

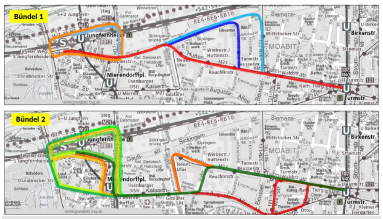
Ebenfalls denkbar sind eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr (Einsparung von mindestens einer Fahrspur) oder eine asymmetrische Straßenaufteilung (Blockaderisiken durch Lieferverkehr bleiben auf der Autoseite).

Der Kfz-Durchgangsverkehr sollte auf die Straßen Alt-Moabit und Erna-Samuel-/Ellen-Epstein-Straße am Nordring verlagert werden.

An der Turm-/Beussel-/Waldstraße sollten für günstige Umstiege Kombihaltestellen für Tram und Bus zur Anwendung kommen, die eine Länge von 80 Metern haben müssen (Tram 60 Meter plus Bus 18 Meter hintereinander).



Die Senatsverkehrsverwaltung betrachtet zwei »Untersuchungskorridore« unabhängig voneinander: vom U-Bf Turmstraße zum Bf Jungfernheide sowie vom U-Bf Turmstraße zur bestehenden Straßenbahnendstelle am Virchow-Klinikum. (Grafik: SenUVK)



Innerhalb des Korridors nach Jungfernheide kommen zwei Bündel in Frage: über die Sickingenbrücke (Bündel 1, Bild oben) oder über die Kaiserin-Augusta-Brücke (Bündel 2, Bild darunter). Die dunkelgrüne Trasse entspricht weitgehend der IGEB-Vorzugsvariante. (Grafik: SenUVK)



Vor dem Rathaus Tiergarten startet die Straßenbahn-Verlängerung der noch nicht gebauten Verlängerung entlang der Turmstraße. (Foto: Florian Müller)



Beim Aufteilen des Straßenraums in der Turmstraße sollte der Gehweg nicht noch weiter eingeschränkt werden. Viele Cafés, Warenauslagen und Fußgänger sind in der Geschäftsstraße anzutreffen. (Foto: Florian Müller)



Der Bereich Turmstraße/Gotzkowskystraße/Beusselstraße ist der Verkehrsknotenpunkt in Moabit West. Hier muss bei der Planung vor allem auf Umsteiger zwischen Straßenbahn und Bus (Kombihaltestelle) bzw. abbiegende Straßenbahnen (nach Jungfernheide und Virchow-Klinikum) geachtet werden. (Foto: Florian Müller)



Eine besondere Situation ist an der Huttenstraße Ecke Wiebestraße zu beachten. Im angrenzenden Industriegebiet produziert Siemens Gasturbinen, die mittels Spezial-Schwertransportfahrzeugen über die Wiebe- und Huttenstraße zur Schiffsverladeanlage am Neuen Ufer gebracht werden. Von dort fährt sie ein Transportschiff zum Westhafen und weiter in alle Welt. Die Turbinentransporte auf der Straße haben Übermaß und würden eine Straßenbahnoberleitung berühren. Durch eine Führung der Straßenbahn von der Huttenstraße von Osten nach Süden in die Wiebestraße ist es möglich, eine parallele Strecke mit den Turbinentransporten von der Wiebestraße von Norden nach Westen in die Huttenstraße zu vermeiden. So »berühren« sich die Strecken nur auf der Kreuzung, und durch geschickte Trassierung der Straßenbahn um die Süd-Ost-Ecke würde der Turbinentransport nicht beeinträchtigt. Die Fahrleitung kann entsprechend gezogen werden.

Sonderlösungen mit beweglichen Fahrleitungsteilen sind zu vermeiden. Eventuell muss der Straßenbahnverkehr für 10 Minuten unterbrochen werden, wenn der Transport um die Ecke fährt - so wie bisher der auf der Huttenstraße fahrende Bus M 27 dann umgeleitet wird.

Eine Weiterführung zum Bahnhof Jungfernheide erfordert eine genauere Untersuchung. Sinnvoll erscheint die Führung durch die Kamminer Straße oder über den Tegeler Weg. Die Lage der Endstelle am R-, S- und U-Bahnhof Jungfernheide muss ebenfalls näher untersucht werden - wichtig ist auf jeden Fall, dass die Umsteigewege minimiert werden und die Anlage für Fahrgäste übersichtlich ist. Gegebenenfalls ließe sich nördlich des Bahnhofs auch noch eine kleine Wagenhalle unterbringen.

Diese Strecke sollte die Linie M 10 mit Zweirichtungsfahrzeugen alle 5 Minuten bedienen.

Zu beachten ist auch, dass eine (Not-)Wendemöglichkeit am U-Bf Turmstraße für beide Richtungen bestehen sollte. Im Falle einer Sperrung der Strecke in der Invalidenstraße wäre so ein »Inselbetrieb« Bf Jungfernheide--U-Bf Turmstraße weiterhin möglich. Im Falle einer Sperrung z. B. an der Wiebestraße könnten Züge von Osten kommend am U-Bf Turmstraße wenden. Deshalb sind östlich und westlich des U-Bfs Turmstraße Gleiswechsel vorzusehen.

U Turmstraße--S Beusselstraße--Virchow-Klinikum

Auch für die Strecke U-Bf Turmstraße--S-Bf Beusselstraße--Virchow-Klinikum werden mehrere Varianten untersucht, hier sticht aber die Vorzugsvariante noch deutlicher hervor: Die Führung über Turmstraße--Beusselstraße--Beusselbrücke mit S-Bf Beusselstraße--Seestraße bis zur bestehenden Straßenbahn-Endstelle Virchow-Klinikum.

Auch in der Beusselstraße ist darauf zu achten, dass die Gehsteige nicht noch weiter eingeschränkt werden. Staubildung ist heute häufig Richtung Norden zu beobachten, dem vor einem Jahr durch Einrichtung einer Busspur begegnet wurde. Entsprechend sollte hier der Tram baulich freie Fahrt gewährt werden. Die Straßenbäume sind grundsätzlich zu erhalten. Parktschen können zwischen den Bäumen angelegt werden.

Die Stahlbrückenkonstruktion der Beusselbrücke stellt eine Besonderheit dar, da der Straßenasphalt direkt auf den Stahlplatten der Brücke liegt. Die Haltestellen der Straßenbahn sollten, wie bisher die Bushaltestellen, am Gehweg liegen und so einen optimal kurzen Zugang zu den S-Bahn-Zugängen herstellen. Ein Mittelbahnsteig auf dem Mittelstreifen der Brücke wäre hier sehr ungünstig und würde eine Querung der Fahrbahn erfordern.

Einer genauen Untersuchung bedarf der Knotenpunkt Beusselstraße Ecke Seestraße, da die hohe Verkehrsbelastung an der Stadtautobahnauffahrt und häufige Staubildung eine Herausforderung bilden. Die IGEB schlägt eine Führung der Gleise zwischen Ufer und Fahrbahn unter Nutzung des Grünstreifens und der alten »Südlichen Seestraßenbrücke« vor, die heute auf der ehemaligen Fahrbahn nur noch einen Grünstreifen und einen Fuß- und Radweg trägt.

Für diese Strecke plant die Verwaltung eine Verlängerung der M 13 vom Virchow-Klinikum zum U-Bf Turmstraße. Dies setzt dort eine leistungsfähige Wendeanlage voraus, die im laufenden Planfeststellungsverfahren für »Turm I« nicht berücksichtigt ist.

Gebrochene Verkehre

Die zeitnahe Fortführung der geplanten Strecke Hauptbahnhof--U-Bf Turmstraße ist verkehrlich auch deshalb wichtig, da durch den Endpunkt der Straßenbahn mitten in Moabit die Ost-West-Verkehre innerhalb Moabits gebrochen werden. Eine hohe Nachfrage besteht zwischen Turmstraße/Beusselstraße und U-Bf Turmstraße und weiter zum Hauptbahnhof. Diese Relation ist mit einem schnellen Weiterbau der Straßenbahn gut abzudecken. Ein lange bestehender Endpunkt der Straßenbahn in der Mitte der Strecke wäre dementsprechend sehr ungünstig.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich mit detaillierten Vorschlägen in die Planung der Senatsverwaltung eingebracht und wird sie weiter unterstützen. (fm)

Weitere Informationen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zum Planungsprozess gibt es im Web unter:
www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_turmstrasse.shtml

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004101.

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