

Gemeinsamer Rad- & Fußweg, Straßenbahn, Autos (mit 10 km/h) – so sieht die Aufteilung der Friedrich-Engels-Straße aktuell aus. Das würde auch mit dem 2. Gleis funktionieren. Mutlos geplant ist aber die Standardlösung mit Richtungsfahrbahnen (für 50 km/h).

Foto: Florian Müller

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 1/2021 335 (5.4.2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband

IGEB Stadtverkehr

Umbau der Straßenbahn nach Rosenthal

Bei der Planung für den dritten Bauabschnitt findet die Verkehrswende nicht statt

Im idyllischen Pankower Ortsteil Rosenthal, in Sichtweite zum Märkischen Viertel, endet einer der beiden einst einstellungsgefährdeten Äste der Straßenbahnlinie M 1. Auf dem Weg vom Verzweigungspunkt Pastor-Niemöller-Platz zur ehemals innerdeutschen Grenze befährt sie die Friedrich-Engels-Straße auf ganzer Länge. Deren Grundinstandsetzung wirkt fast wie eine Generationenaufgabe. Für den 3. und letzten Bauabschnitt liegt nun nach jahrelangem Hin und Her die Entwurfsplanung vor.

Doch zunächst ein kurzer Rückblick: Der 1. Bauabschnitt zwischen Pastor-Niemöller-Platz und Platanenstraße ist eingleisig in Mittellage saniert. Die Haltestelle Pastor-Niemöller-Platz liegt hierbei stadtauswärts noch vor dem Beginn der Eingleisigkeit im Straßenland mit Einstieg von der Fahrbahn. Ein erneuter Umbau der Haltestelle wird daher notwendig, um den Anforderungen nach Barrierefreiheit gerecht zu werden. Ein 10-Minuten-Takt ist problemlos fahrbar und selbst ein 5-Minuten-Takt wäre rechnerisch möglich (2 Minuten Fahrzeit pro Richtung). Insofern ist der Bau eines zweiten Gleises dort zwar sicher wünschenswert, aber nicht prioritär. Die Weichen können zudem als Notkehre bei Störungen oder Bauarbeiten genutzt werden.

Im 2. Bauabschnitt zwischen Platanenstraße und Nordendstraße hatte bereits ein Umdenken eingesetzt. Er wurde zwar vollständig straßenbündig, dafür aber auch durchgehend zweigleisig ausgebaut und erhielt Kaphaltestellen. Er dient nun

als Begegnungsabschnitt zwischen den eingleisigen Abschnitten. In beiden Abschnitten gibt es einen sogenannten Angebotsstreifen für Radfahrer, also Farbe auf der Fahrbahn.

Dritter Bauabschnitt – die Ausgangslage

Der noch nicht sanierte 3. Bauabschnitt ist eingleisig und besitzt etwa streckenmitig eine Ausweichstelle an der Haltestelle Wiesenwinkel. Die Schleife an der Endstelle in Rosenthal Nord ist denkbar einfach mit nur einer Weiche ausgestattet. Bei Störungen und Bauarbeiten können Züge im eingleisigen Abschnitt wenden, ein Überholen oder „Parken“ eines Schadzuges in Rosenthal ist aber nicht möglich. Die Friedrich-Engels-Straße weist eine östliche Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr auf und die Straßenbahn fährt auf besonderem Bahnkörper mehr oder weniger in der Mitte der Straße. Auf der westlichen Seite befindet sich ein Erschließungsweg, der als Geh- und Radweg sowie als Parkplatz genutzt wird und die Grundstücke anbindet.

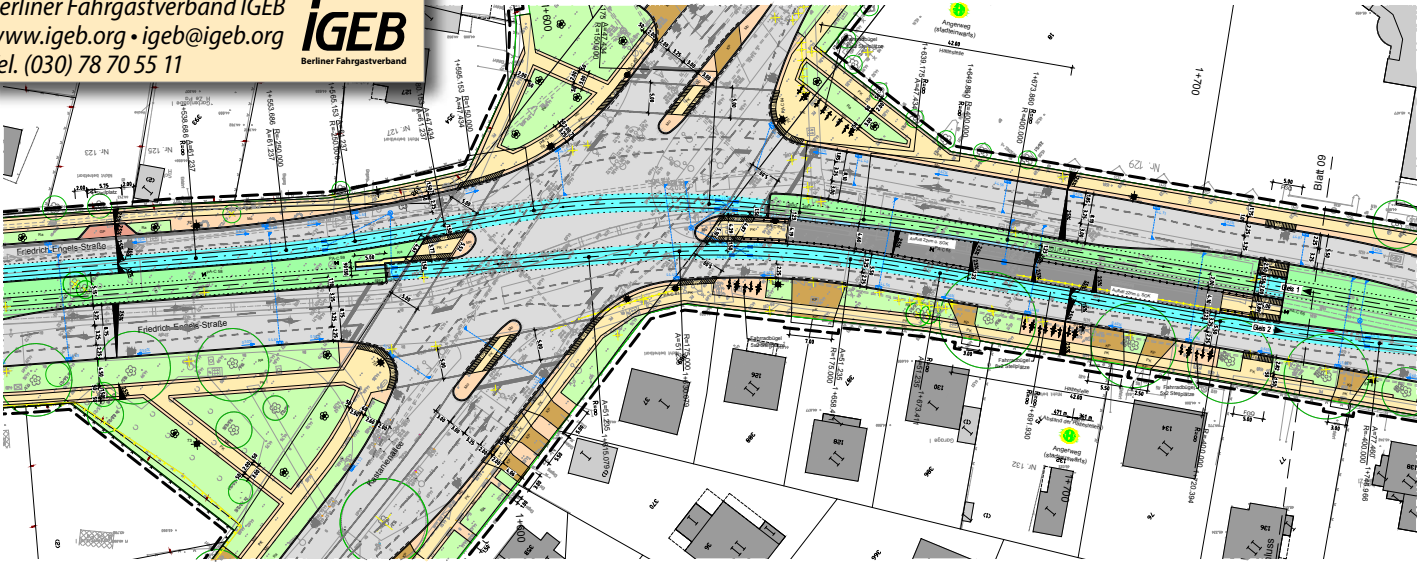
Nach langem hin und her fiel die Entscheidung zugunsten eines zweigleisigen Ausbaus im 3. Bauabschnitt. Die Platzverhältnisse geben eigentlich auch für diesen Fall einen besonderen Bahnkörper in der Mitte von zwei Richtungsfahrbahnen her, doch angesichts der heutigen Normenlage und den Gestaltungswünschen (u. a. Allee-Charakter mit weitgehendem Erhalt der Baumreihe) wird das zweite Gleis teilweise straßenbündig geführt.

Haltestellenplanung muss nachgebessert werden

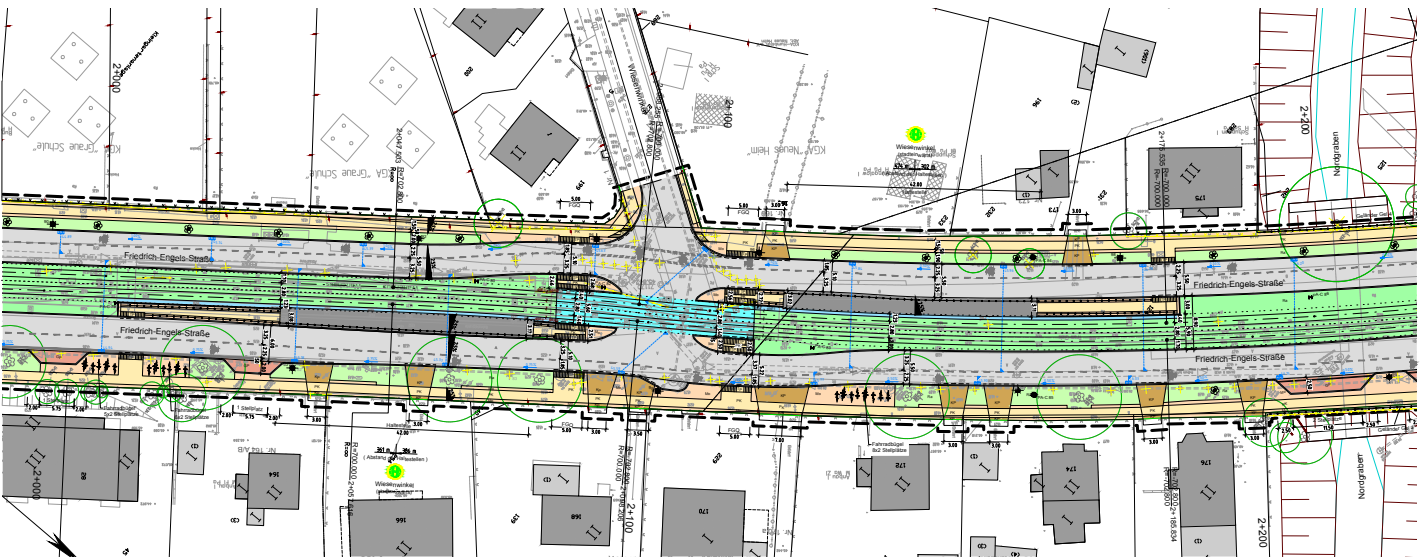
Die Haltestellen Angerweg und Hauptstraße/Friedrich-Engels-Straße erhalten künftig einen Mittelbahnsteig, während Wiesenwinkel „klassisch falsch“ mit Seitenbahnsteigen vor statt nach der Ampel ausgerüstet wird. Vorteilhafter wäre die Beibehaltung der heutigen Straßenraumaufteilung, die einen durchgehend besonderen Bahnkörper und Seitenbahnsteige an allen Haltestellen ermöglichen würde. Bei Gleisquerungen wäre auf der Seite des Erschließungsweges zudem keine zusätzliche Aufstellfläche nötig, wie sie zwischen Gleis und Fahrbahn vorgeschrieben ist.

Doch leider hat die „Standardvariante“ mit zwei Richtungsfahrbahnen den Vorzug erhalten. Zwischen Nordendstraße und Kastanienallee hat daher das stadtauswärtige Gleis den Vorzug der unabhängigen Mittellage erhalten, während das Gleis stadteinwärts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Der Wechsel im Kreuzungsbereich bedeutet, dass Autos und Straßenbahn hier niemals gleichzeitig fahren können.

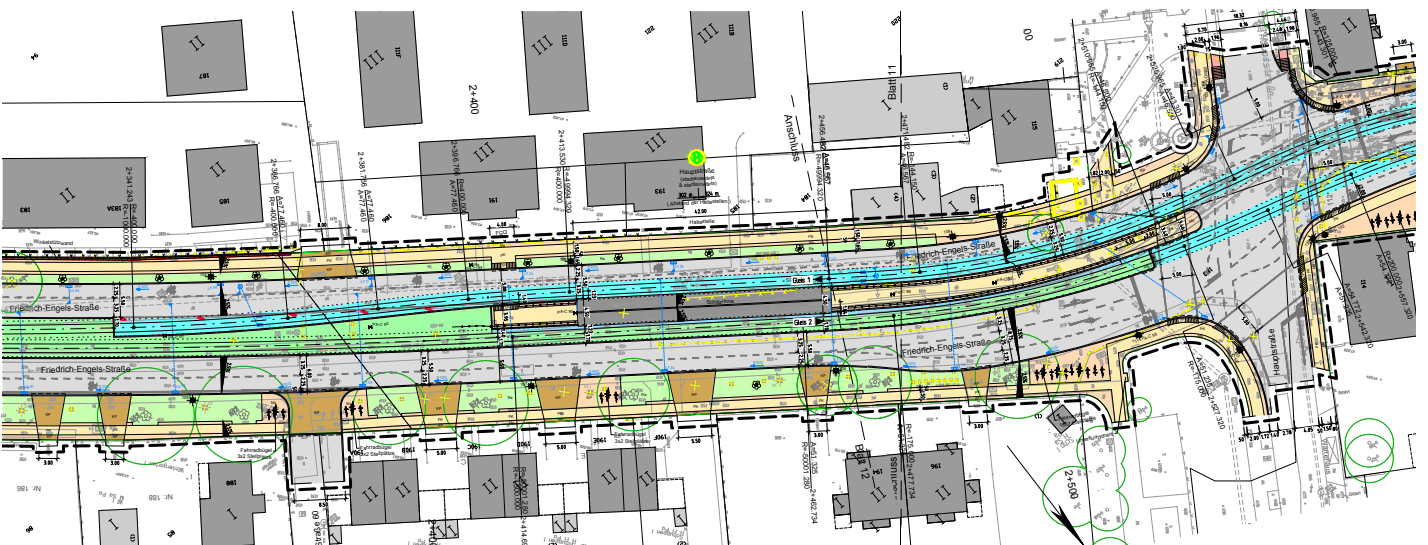
Hinter der Kreuzung soll das Gleis auf die Fahrbahn geführt werden, um für einen Mittelbahnsteig mit versetzten Haltepositionen Platz zu schaffen. Während die Straßenbahnen stadteinwärts direkt an der Kreuzung halten können, müssen sie stadtauswärts noch fast eine Haltestellenlänge hinter sich bringen, um Stauraum für nachfolgende Fahrzeuge zu schaffen. Es braucht nicht viel Fantasie, um zu erraten



Entwurfsplanung, Stand September 2020. Die Haltestelle an der Kreuzung mit der Kastanienallee erhält einen Mittelbahnsteig mit versetzten Haltepositionen. Positiv: Zugänge in alle vier Richtungen. Negativ: Beide Gleise wechseln vom besonderen zum straßenbündigen Bahnkörper. Dafür ist eine eigene Ampelphase nötig. Der Halt Richtung Rosenthal ist von der Kreuzung abgerückt, um Staufläche für nachfolgende Fahrzeuge zu schaffen.
 Grafiken: Vössing/BzA Pankow



Standardlösung am Wiesenwinkel mit Seitenbahnsteigen vor statt hinter der Kreuzung. Der zweite Zugang führt nur zu einer Straßenseite. Die heutigen Weichen entfallen ersatzlos, somit muss der Betrieb bei Störungen auf diesem Ast trotz notwendiger Zweirichtungswagen komplett eingestellt werden.



Lang abgegrittene Zuwegung an der Haltestelle Hauptstraße/Friedrich-Engels-Straße und fehlender Zugang verleiten zur illegalen Straßenquerung an der Bahnsteigkante. Die Entfernung zum Bus macht das Umsteigen unattraktiv. Aus Fahrgastsicht wären eine Kombihaltestelle auf der anderen Kreuzungsseite und eine kurze Verlängerung der Straßenbahn zum künftigen Halt der Heidekrautbahn sinnvoll.



Am Wiesenwinkel liegen bereits zwei Gleise, die Haltestellen sind aber zu schmal, so dass das Haltestellenschild rechts von der Fahrbahn steht. Heute können hier noch Züge bei Betriebsstörungen enden. Künftig gibt es keine Weichen mehr.

ten, dass gemäß der Berliner Ampelschaltungshierarchie zunächst die Autos fahren dürfen und erst danach die Straßenbahn, um den fließenden Autoverkehr nicht zu behindern.

Immerhin erhält die Haltestelle Zugänge auf beiden Seiten und zu beiden Gehwegen. Im Anschluss soll auch das stadtauswärtige Gleis wieder in die Mitte verschwenkt werden.

Die anschließende Haltestelle Wiesenwinkel krankt nicht nur an der für Vorrangschaltungen unpassenden Lage vor der Einmündung, sondern auch am einseitigen zweiten Zugang, der zudem unverständlicherweise nach dem Haltestellenende noch zirka 20 Meter abgittert weitergeführt wird, bevor ein Wechsel auf den haltestellenseitigen Gehweg möglich ist. Zur anderen Straßenseite, über die Gleise hinweg, geht es nur an der Ampel.



Bahnübergang Wilhelmsruher Damm. Links ist die Buswendeschleife, ca. 600 Meter entfernt im Hintergrund auf der rechten Seite die der Straßenbahn. In der Mitte davon entsteht der Haltepunkt der Heidekrautbahn. Platz genug für eine zeitgemäße Umsteigehaltestelle stünde auf der Brache zur Verfügung, aber der trennende Zustand des ehemaligen Mauer- und heutigen Müllstreifens soll offensichtlich erhalten bleiben.

Fotos: Florian Müller

Durch die fehlende Separierung der Linksabbieger ist auch hier trotz der eigenen Trasse keine zeitgleiche Grünphase möglich.

An der Hauptstraße schließlich folgt wieder ein Mittelbahnsteig – mit umgekehrten Vorzeichen. Hier liegt das Gleis stadteinwärts straßenbündig. Der zweite Zugang erfolgt hier nur auf das stadteinwärtige Trottoir, da stadtauswärts keine Wartefläche zwischen Gleis und Fahrbahn vorgesehen ist. Da sich der Mittelbahnsteig nicht abgittern lässt, wird es hier vielfach zu „illegalen“ Straßenquerungen kommen, denn die legale Quermöglichkeit besteht erst gut 100 Meter entfernt an der Kreuzung. Obendrein muss im Anschluss wieder 50 Meter abgittert in Mittellage zurückgelaufen werden, um die Haltestelle zu erreichen.

„Schuld ist hier neben der straßenbündigen Führung auch die Bogenlage der Gleise. Da die Straßenbahnhaltestelle leicht von der Kreuzung weg verschoben wird und Bushaltestellen auch nicht direkt an der Kreuzung liegen, ergeben sich Umsteigewege von bis zu 200 Metern. Optimal aus Fahrgastsicht wäre eine gemeinsame Haltestelle für alle Linien im Wilhelmsruher Damm, wo beide Gleise straßenbündig liegen und analog zum zweiten Bauabschnitt Kaphaltestellen möglich wären.

Die Planfeststellungsgrenze liegt schließlich in der Quickborner Straße hinter der heutigen Weiche. Die Haltestelle Rosenthal Nord wird als Haltestellenkap barrierefrei hergestellt. Ohne jede Weiche entsteht hier dieselbe Situation, wie in Rahnsdorf: Bei einer Störung kann der gesamte Streckenast nicht mehr bedient werden.

Da durch die Mittelbahnsteige zwangsweise Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden müssen, sollte der Entfall von vier Weichen mindestens durch einen Gleiswechsel kompensiert werden, um eine Teilbedienung zu ermöglichen.

An der Endstelle sollen die Missstände dauerhaft erhalten bleiben

Der mit Abstand größte Fehler der Planung ist die fehlende Lösung der Endstellenproblematik. Obwohl ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, soll die Strecke weiterhin im „Nichts“ vor dem ehemaligen Mauerstreifen enden – ohne verbesserte Umsteigemöglichkeiten zum Bus oder zum künftigen Halt der Heidekrautbahn. Der Status Quo mit 600 Metern Fußweg zwischen den Endhaltestellen von Bus und Straßenbahn ist nicht länger hinnehmbar.

Bei „alten“ Planungen wie dieser wird ganz aktuell die Verkehrswende verspielt. Um das zu verhindern, wäre eine schnelle politische Entscheidung für eine entsprechende Haltestellenanlage mit kurzen Umsteigewegen in der (Rosenthaler) Umlandstraße inklusive kurzer Neubaustrecke notwendig.