

Versenktes Dreieck

Dennoch muss die 37 in die Wilhelminenhofstraße fahren!

Für 2014 ist gegenwärtig der Bau einer Wendemöglichkeit für Züge am Freizeit- und Erholungszentrum in Oberschöneweide vorgesehen, um den Studentenverkehr von und zur Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in diesem Bereich besser in den Griff zu bekommen. Das erweist sich angesichts völlig überfüllter Bahnen als immer dringlicher.

Um auch dem Veranstaltungsverkehr im Bereich Wuhlheide gerecht zu werden, müsste diese Wendemöglichkeit allerdings viel weiter östlich liegen (im Bereich der Spindlersfelder Brücke), aber das scheint gegenwärtig nicht durchsetzbar.

Während bis Mitte 2013 der Bau eines Wendedreiecks vorgesehen war, wird nun ein Wendegleis für Zweirichtungszüge geplant. Möglich wird dies durch den (vorläufigen?) Verzicht des Landes auf den Bau einer neuen Endstelle der Linie 62 unter den Bahnbrücken am S-Bahnhof Mahlsdorf, wodurch ursprünglich für diese Linie eingeplante Zweirichtungszüge im Raum Schöneweide eingesetzt werden können. Problematisch erscheint die daraus folgende Begrenzung auf Zweirichtungszüge für sämtliche dort endenden Verstärkerfahrten und Linien.

Auf immer mehr Linien werden Zweirichtungszüge für den Betrieb zwingend benötigt, sodass sie für einen Einsatz bei Baustellenverkehren nicht mehr zur Verfügung stehen. Man hört schon künftige Lamentos der BVG: „Verstärker sind leider nicht möglich, weil alle Zweirichtungszüge andernorts in Linienverkehren und Bau-Pendelverkehren gebunden sind...“. Oder umgekehrt.

Der Nebeneffekt der erneuten Planänderung: Die BVG umgeht ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren, wobei sich allerdings die Frage stellt, warum die gesamte Angelegenheit nicht bereits im Zusammenhang mit der vor sieben (!) Jahren erfolgten Hochschulansiedlung an der Wilhelminenhofstraße geklärt wurde. Auch ist nicht gesagt, dass die Plangenehmigung seitens der Technischen Aufsichtsbehörde schneller erfolgt als die Planfeststellung eines Wendedreiecks. Alle Anlieger des Wendedreiecks hatten ihr Einverständnis bereits ausdrücklich erklärt, sodass Verzögerungen – etwa durch Klagen – dort nicht zu erwarten waren.

Die jetzt beabsichtigte Endstellenausführung lässt leider keine flexible und fahrgastfreundliche Lösung erwarten – eher im Gegenteil. So wird das Wendegleis zwar sehr aufwendig mit fünf Weichen eingebunden, ist aber längst nicht zur einfachen Nutzung für Züge aus beiden Richtungen geeignet. Außerdem müssten Züge aus Richtung Kö-

penick dreimal zeitraubend die Richtung ändern, um wieder zurückfahren zu können. Bei einem Dreieck wäre das einfacher.

Was hinter dem Verschleppen des Wendedreiecks durch die BVG und letztlich seinem vorläufigen Scheitern stecken dürfte, ist der Versuch, eine Vorfestlegung zu erreichen, welche Linien (angesichts des jahrelangen Engpasses am Bahnhof Schöneweide) und welche Verstärkerlinien zukünftig am Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ) enden sollen. Und das dürfte bei einer Stumpfendstelle nicht – wie u. a. von der IGEB favorisiert – die Linie 37 sein. Denn auf der werden bis 2016 (Einrichtungs-)Tatras verkehren, die das Endstellengleis FEZ aber nicht nutzen können. Also hätte die BVG die Führung der Linie 21 zum FEZ durch die Hintertür durchgesetzt.

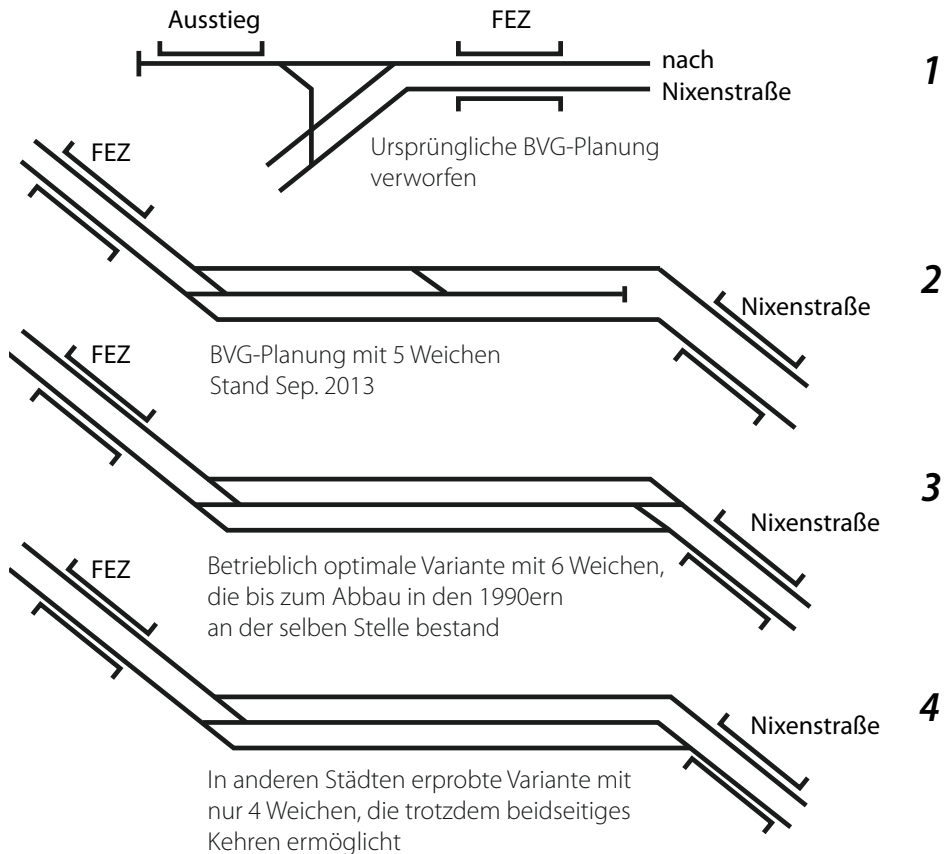
Eine solche Lösung hat aber folgende Nachteile:

- Auf diese Weise werden die beiden Hochschulstandorte der HTW in Karlshorst und Oberschöneweide nicht verbunden.
- Während die 37 eine Tagesverkehrslinie (Betriebszeit ca. 6 bis 20 Uhr) ist, hat

die 21 eine Betriebszeit von 4.30 Uhr bis Mitternacht (zukünftig hoffentlich ohne 40-Minuten-Pause vor Mitternacht!). Die 21 würde nach dem Vorlesungsende um 20.30 Uhr also ohne Fahrgastaufkommen durch die Wilhelminenhofstraße fahren und am abends menschenleeren FEZ statt am rund um die Uhr betriebsamen Bahnhof Schöneweide enden.

Um tagsüber Verstärkerfahrten zwischen den beiden Hochschulstandorten in Oberschöneweide und in Karlshorst anbieten zu können, könnte die BVG mit der Stumpfendstelle am FEZ Druck erzeugen, um auch am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost eine weitere Stumpfendstelle im Netz anzulegen. Wesentlich sinnvoller wäre es allerdings, endlich an der Allee der Kosmonauten/Rhinstraße eine Gleisverbindung von Ost nach Süd zu verlegen und die Linien 18 und 37 zu einer Tagesverstärkerlinie von Springpfehl über beide HTW-Standorte zum FEZ zu verbinden. Dann könnten die Zweirichtungszüge auf einer neuen langen 18 auch weiterhin sinnvoll eingesetzt werden.

Doch auch ohne diese Vorzugsvariante kann der Führung der 21 zur HTW gegengesteuert werden, indem zunächst die 37 auf Zweirichtungszüge umgestellt wird, was auch dem Ansatz einer behindertenfreundlichen Verbindung von Schöneweide/Karlshorst zum Krankenhaus Herzberge besser entspricht. mg



Kehranlage an der Haltestelle FEZ: Die Planungen der BVG (Abb. 1 und 2) und IGEB-Vorschläge dazu (Abb. 3 und 4). Die IGEB-Vorschläge bieten den Vorteil des beidseitigen Wendens und des Abstellens von Arbeits- und Sonderzügen ohne Rangiermanöver – in Abb. 4 sogar mit weniger Weichen als bei der BVG-Planung. Idee: IGEB, Artur Frenzel, Zeichnung: Stefan Retzlaff