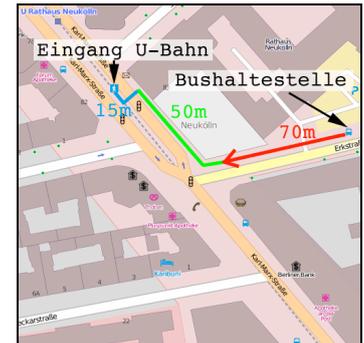


VORSCHLAG EINER BESSEREN VERKEHRSFÜHRUNG

BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

Zusammenfassung

Bei dem geplanten (ansonsten sehr sinnvollen) Umbau der Karl-Marx-Straße in Berlin-Neukölln wird der Busverkehr nicht berücksichtigt, obwohl dieser eine starke Zubringerfunktion sowohl zur Einkaufsstraße wie auch zur U-Bahn-Linie 7 hat und außerdem durch den Kfz-Verkehr in diesem Bereich stark behindert wird. Die schwierige Situation für den Radverkehr in der Zufahrt Erkstraße wird nicht verbessert.



Die Planung sollte so überarbeitet werden,

- dass die Umsteigewege zur U-Bahn verkürzt statt verlängert werden,
- die 2. Haltestelle im Bereich die Karl-Marx-Straße besser erschließt,
- ein schnelles Durchkommen der Busse gewährleistet wird,
- der Radverkehr eine neu einzurichtende Busspur in der Erkstraße mitbenutzen kann.

Themen

- Vorgeschichte
- Offizielle Vorplanung
- Der Konfliktpunkt - Busverkehr
- Der Konfliktpunkt - Fahrradverkehr
- Lösungsmöglichkeiten
 - 1. Unter Aufgabe einer Abbiegespur
 - 2. Unter Aufgabe der Parkspur
 - Ergänzung
- Standpunkte
 - [Aktion! Karl-Marx-Straße]
 - Bemerkungen zu diesem Standpunkt

Faksimile

- Bushaltestelle_Rathaus_Neukoelln.pdf.zip (zip-komprimierte pdf-Datei, 1,1MB)

VORSCHLAG EINER BESSEREN VERKEHRSFÜHRUNG

BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

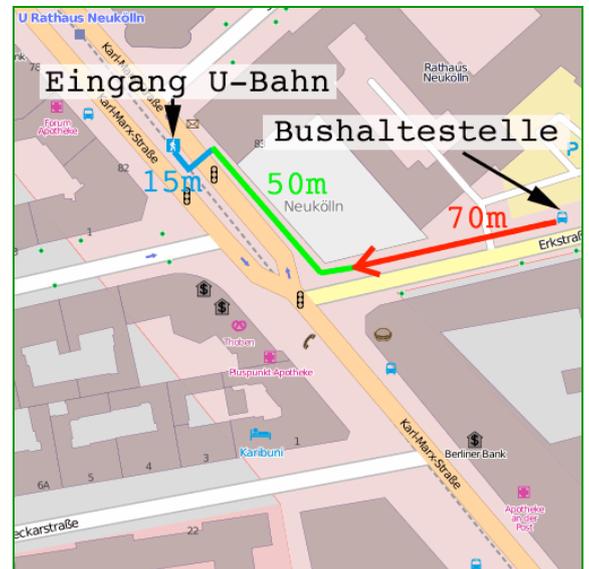
EIN LANGER WEG

VORGESCHICHTE

Am Berliner U-Bahnhof "Rathaus Neukölln" liegt die Bushaltestelle der Linien 104 und 167 Fahrtrichtung Boddinstraße 130m vom U-Bahn-Eingang entfernt in der Erkstraße. Dies ist für gehbehinderte Menschen wie auch für Leute mit Gepäck ein sehr langer Umsteigeweg. Politischen Willen vorausgesetzt, ließe sich dieser Weg um 70m verkürzen, wenn beim anstehenden Umbau der Karl-Marx-Straße (voraussichtlich 2018) die Haltestelle direkt an die Kreuzung verlegt würde. Diese Idee wurde 2011 dem Planungsbüro unterbreitet. Die mündliche Antwort war, dass die BVG mit dem dann notwendigen Sondersignal vermutlich nicht einverstanden wäre und außerdem seitens der Verkehrslenkung Berlin ein solcher Umbau abgelehnt würde. Ähnlich äußerte sich auch ein BVV-Abgeordneter, der bei einem Infostand vor Ort auf die Problematik angesprochen wurde.

Ende 2012 wurde die BVG um Stellungnahme gebeten. Im Antwortschreiben vom 04.03.2013 heißt es:

"Wir haben den von Ihnen geschilderten Sachverhalt bezüglich des Umbaus der Karl-Marx-Str. und eine Ablehnung der Verlegung der Bushaltestellen im Bereich S+U Neukölln intern ausgewertet. Dem Fachbereich Omnibus liegen bis dato keine Anfragen und Pläne für geplante Umbaumaßnahmen in der Karl-Marx-Str. in Höhe der Erkstr. seitens der zuständigen Behörden und durchführenden Planungsbüros vor. Wir stehen eigentlich jeder Veränderung, die zu Verbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehrs führt, positiv gegenüber. Eine Ablehnung der BVG zu einer solchen besseren Lösung ist uns nicht bekannt."



OFFIZIELLE VORPLANUNG

Im Rahmen des Umbaus der Karl-Marx-Straße wird auch die Einmündung Erkstraße neu gestaltet. Dies bezieht sich allerdings nur auf die Fahrspuraufteilung der Karl-Marx-Straße.

In dem 70-seitigen Papier "Wettbewerb „Aktive Stadtzentren“, Aktion! Karl-Marx-Straße, Wettbewerbsbeitrag Berlin Neukölln" [1] wird der ÖPNV auf Seite 9 nur kurz erwähnt, wobei der Busverkehr gar nicht zur Sprache kommt:

"3.3 Verkehr und Umwelt

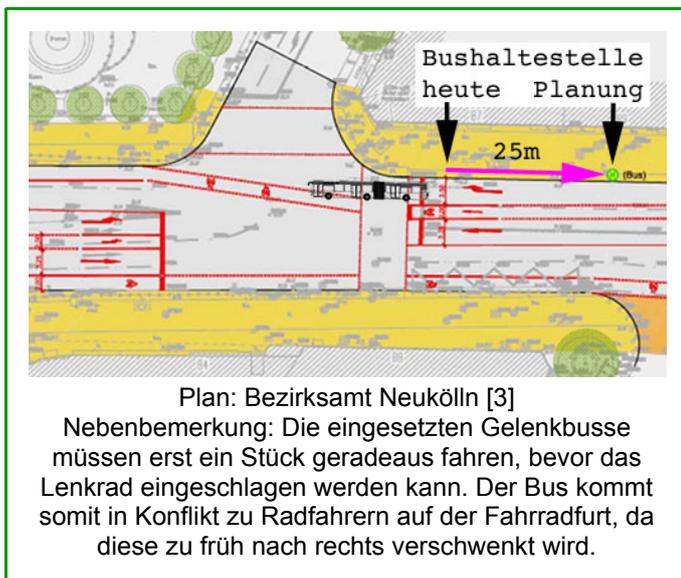
Der Standort Karl-Marx-Straße zeichnet sich durch hervorragende Erreichbarkeit und Einbindung in das öffentliche Nahverkehrssystem (U-Bahn-Linie 7 mit drei Stationen, S-Ring-Bahnhof Neukölln) aus."

In dem Maßnahmenkatalog "Strategien für die Karl-Marx-Straße" [2] ist der Busverkehr immerhin erwähnt:

"Die Karl-Marx-Straße ist durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut erreichbar. Allerdings läuft die U-Bahn als Hauptverkehrsträger im Kerngebiet nur in zentraler Richtung, in tangentialer Richtung sichern Busse die Anbindung."

Anders formuliert: Die umliegend wohnende Kundschaft ist auf die Buslinien 104 und 167 angewiesen, die deshalb zwischen U Boddinstraße und S Treptower Park in sehr dichtem Takt fahren und im Abschnitt Karl-Marx-Straße bis Karl-Kunger-Straße auch sehr gut ausgelastet sind. Hinzu kommt, dass der Abstand der U-Bahnhöfe Rathaus Neukölln und Hermannplatz ungewöhnlich groß ist, so dass der absolut unzuverlässigen Linie M41 auf der Sonnenallee auch eine gewisse Zubringerfunktion zur Karl-Marx-Straße zukommt.

Beim Umbau der Karl-Marx-Straße sollte die wichtige Zubringerfunktion der Buslinien berücksichtigt werden. Dazu gehört insbesondere die Umsteigebeziehung zur U-Bahn am Rathaus Neukölln. Die Haltestelle in der Erkstraße Fahrtrichtung U Boddinstraße ist vom U-Bahn-Eingang mehr als doppelt so weit entfernt wie notwendig. Es ist erforderlich, die Haltestelle direkt an die Einmündung Karl-Marx-Straße zu verlegen.



In der Gegenrichtung sieht die Vorplanung [3] sogar eine Verlegung der Haltestelle um ca. 25m weiter weg vom U-Bahn-Eingang vor. Hintergrund ist, dass die in die Erkstraße abbiegenden Kfz nicht durch den haltenden Bus behindert werden sollen. Auch hier muss nachgebessert werden.

Die Unzuverlässigkeit des Busverkehrs in Nord-Neukölln entspricht in keinsten Weise einem attraktiven ÖPNV-Angebot. Da das Busbeschleunigungsprogramm seit Jahren nicht voran kommt, sollten wenigstens bei Investitionen in den Straßenbau die Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigt und Engpässe für den Bus beseitigt werden.

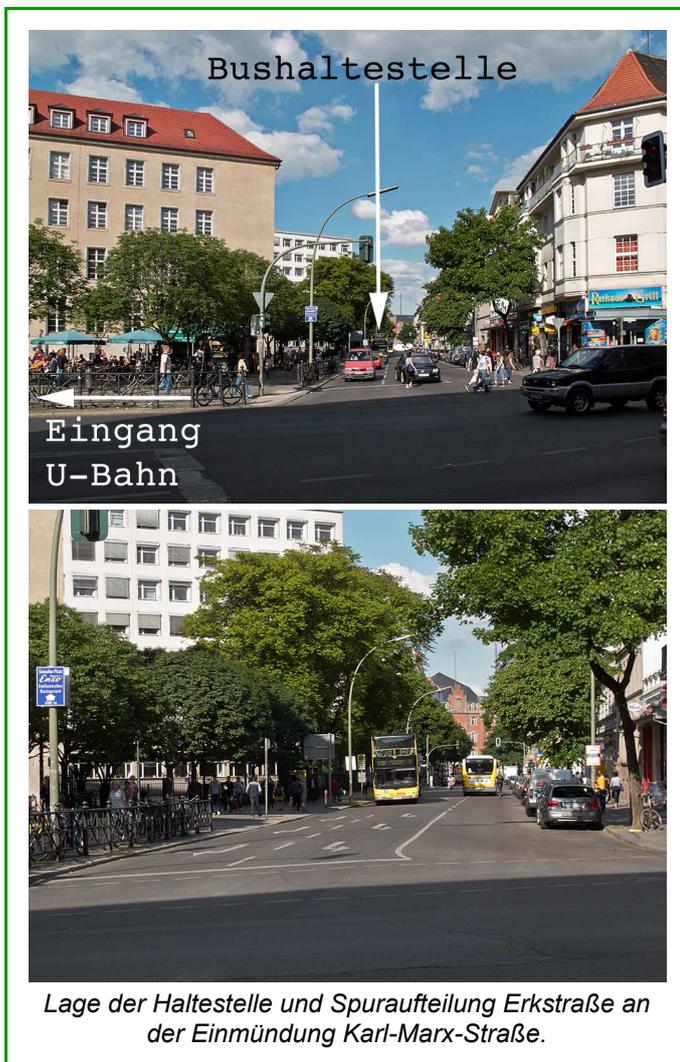
Es ist nicht akzeptabel, dass sich die Situation beim Umsteigen vom Bus in die U-Bahn noch weiter verschlechtert. Es sollte alles getan werden, den Umbau zu nutzen, um gehbehinderten Menschen die Mobilität zu

erleichtern und nicht weiter zu erschweren.

BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

Der Konfliktpunkt - Busverkehr

Die Erkstraße mündet in die Karl-Marx-Straße mit einer Rechts- und einer Linksabbiegespur ein. Für die Rechtsabbieger gibt es eine zusätzliche Grünphase. Die Bushaltestelle ist 80m von der Kreuzung entfernt, damit der haltende Bus die rechts abbiegenden Fahrzeuge nicht aufhält und sich früh genug links einordnen kann. Es wäre möglich, die Haltestelle 70m bis an den Fußgängerüberweg vorzuverlegen. Dazu muss dann aber die Verkehrsregelung an der Einmündung so geändert werden, dass der Bus von der rechten Fahrspur aus links abbiegen kann. Verkehrstechnisch ist das kein Problem, der Vorrang des Kfz-Verkehrs müsste aber aufgegeben werden.

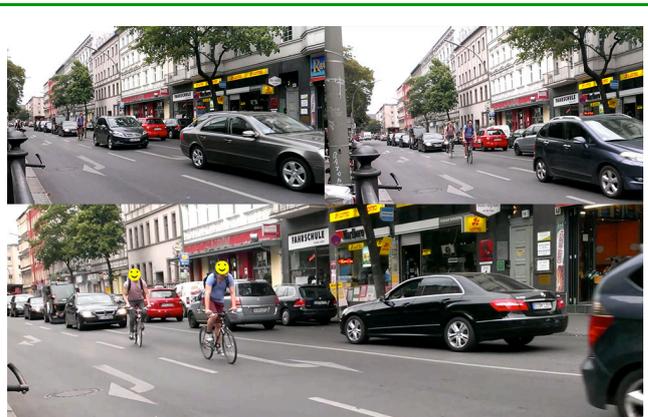


BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

Der Konfliktpunkt - Fahrradverkehr

Obwohl der Umbau der Karl-Marx-Straße die Situation von Fußgängern und Radfahrern verbessern soll, ist keine Änderung der auch für den Radverkehr wichtigen Zufahrt über die Erkstraße vorgesehen.

Wer sich als Radfahrer in die Linksabbiegespur eingeordnet hat, muss beim Umschalten der Ampel schnell beschleunigen. Nachfolgende Autofahrer achten vor allem auf die Ampel und überholen oftmals in der selben Spur, um die Grünphase nicht zu verpassen. Viele bleiben daher in der rechten Spur und stehen dann zwischen fahrenden (Rechtsabbieger) und stehenden Kfz oder gar rechts in der Rechtsabbiegespur. Andere weichen bereits am Anfang des Fußgängerschutzgitters auf den Gehweg aus.



Wer sich als Radfahrer selbstbewusst früh genug zum Linksabbiegen einordnet, wird beim Losfahren in der selben Spur von folgenden Autos überholt, die die Grünphase nicht verpassen wollen. Nur gut trainierte Radfahrer wie hier starten schnell genug um dem zu entgehen. Dies ist weiten Bevölkerungskreisen nicht möglich.



Bei Rot wartende Rad fahrende werden von rechts abbiegenden LKW regelrecht beiseite geschoben.

BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

Lösungsmöglichkeiten

Die in Richtung Karl-Marx-Straße rechte Fahrspur wird als Busspur (Fahrrad frei) ausgewiesen und die Haltestelle direkt an die Haltelinie der Ampel verlegt. Bus und Radfahrer bekommen kurz vor dem restlichen Verkehr „grün“, so dass sie konfliktfrei links abbiegen können.

Zwei mögliche Querschnitte der Erkstraße im Einmündungsbereich:

1. Unter Aufgabe einer Abbiegespur

Fahrbahnen der Erkstraße von der Rathausseite aus gesehen (Karl-Marx-Str. \leftarrow \rightarrow Donaustr.):

1. \leftarrow Busspur (Fahrrad frei) mit Haltestelle direkt an der Kreuzung und Vorrangschaltung zum Linksabbiegen in die Karl-Marx-Straße
2. \leftarrow Kfz-Spur in beide Abbiegerichtungen in die Karl-Marx-Straße
3. \Rightarrow Fahrspur aus Karl-Marx-Straße
4. \Rightarrow Parkspur

Die gesonderte Grünphase mit Rechtsabbiegespur aus der Erkstraße ist bei dieser Lösung nicht mehr möglich, dafür bleiben die vorhandenen Parkplätze erhalten. Auf die gesonderte Rechtsabbiegespur kann künftig verzichtet werden, denn laut Senatsplanung soll der Durchgangsverkehr auf die A100-Verlängerung verlagert werden: "Wie bereits im westlichen Stadtgebiet bündelt die Autobahn den Verkehr zukünftig auch im Raum Treptow und Neukölln und entlastet diese Stadträume vom Durchgangsverkehr" [4]. Die Verbindung (Treptow -) Erkstraße - Flughafenstraße (- Tempelhof) verliert damit an Bedeutung.

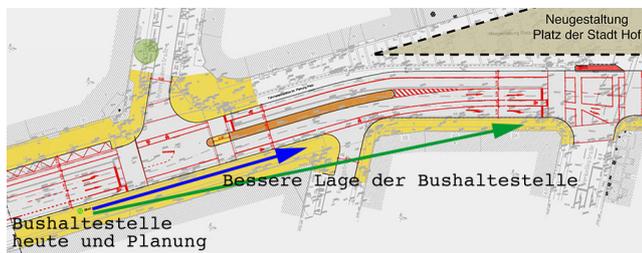
2. Unter Aufgabe der Parkspur

Fahrbahnen der Erkstraße von der Rathausseite aus gesehen (Karl-Marx-Str. \leftarrow \rightarrow Donaustr.):

1. \leftarrow Busspur (Fahrrad frei) mit Haltestelle und Vorrangschaltung zum Linksabbiegen in die Karl-Marx-Straße
2. \leftarrow Kfz-Rechtsabbiegespur
3. \leftarrow Kfz-Linkssabbiegespur mit stark zurückversetzter Haltelinie
4. \Rightarrow Fahrspur aus Karl-Marx-Straße

Bei dieser Lösung kann die gesonderte Grünphase für Rechtsabbieger beibehalten werden, allerdings muss dann auf die Parkplätze auf der südöstlichen Seite der Erkstraße verzichtet werden. Notwendig wäre das allerdings nicht auf der gesamten Länge bis zur Donaustraße, sondern nur im vorderen Bereich (Staulänge vor der Einmündung). Die Haltelinie der Rechtsabbiegespur muss dabei stark zurückgesetzt werden, damit Busse und Lkw ausschwenken können (entsprechend Werbellinstraße). Ein Vorteil dieser Lösung wäre, dass Bus und Radverkehr zusammen mit den Linksabbiegern grün bekommen können, während die Rechtsabbieger zusammen mit den Linksabbiegern aus der nordwestlichen Karl-Marx-Straße fahren können.

Ergänzung



Plan: Bezirksamt Neukölln [3]. Blau: Haltestellenverlegung problemlos möglich, Grün: Bessere Erschließung, Standort aber problematisch wegen Abbiegespur und schmalem Gehweg. Nebenbemerkung: Die Anzengruberstraße (Einbahnstraße) sollte für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben werden. Dazu ist an der Ausfahrt neben einer Ampel auch eine kurze Radspur erforderlich, die auf dem Plan fehlt.

Weitere Lösungsmöglichkeiten sind denkbar, wenn man bei der Planung des Umbaus der Karl-Marx-Straße über den eigentlichen Baubereich hinaus denkt.

Durch diese Maßnahme würde nicht nur der Abstand zwischen Haltestelle und U-Bahneingang mehr als halbiert, sondern auch der Abstand zur nächsten Haltestelle. Daher sollte die Haltestelle „Platz der Stadt Hof“ mindestens bis an die Ecke Rollbergstraße verschoben werden. Hier ist der Gehweg noch sehr breit. Die Vorplanung [3] sieht in diesem Bereich einen Mittelstreifen vor, auf den zugunsten eines Haltestellenbereichs verzichtet werden kann. Bei einer intelligenten Ampelschaltung erreicht der Bus die Haltestelle dann auch ohne an der Ampel Anzengruber Straße wieder warten zu müssen, wie das heute oftmals der Fall ist.

Besser wäre noch die Verlegung an die Kreuzung Werbellinstraße, da dann eine wesentlich bessere Erschließung der Geschäfte der Karl-Marx-Straße erreicht würde (2 Haltestellen statt einer, eine davon in der Mitte zwischen den U-Bahnhöfen). Dort ist der Gehweg allerdings sehr schmal.



BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

Standpunkte

[Aktion! Karl-Marx-Straße]

Antwort des Bürgerbeteiligungsgremiums „Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße]“ auf die Eingabe zum Umbau der Kreuzung Erkstraße/Karl-Marx-Straße:

11.12.2013

Sehr geehrter Herr Däumel,
die Lenkungsgruppe hat sich in ihrer gestrigen Sitzung intensiv mit Ihrem Vorschlag zur Gestaltung des Knotens Karl-Marx-Straße / Erkstraße befasst. Zunächst bedankt sich die Lenkungsgruppe für Ihr engagierten Papier und die Aufmerksamkeit für die Planungen der Karl-Marx-Straße. Die Lenkungsgruppe bat mich zudem, Ihnen zu antworten und die Diskussion und Abwägung wiederzugeben.

1. Ihr Vorschlag und auch einige Kritikpunkte basieren auf der Vorentwurfsplanung von 2011. Mittlerweile ist die Entwurfsphase abgeschlossen (s. Anlage).
2. Bei beiden Phasen wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Der Knoten wurde dabei für alle Verkehrsarten überprüft. In dem Audit war die VLB beteiligt. Die vorliegende Entwurfsplanung ist also eine Abwägung aller Interessen.
3. Eine Reduzierung der Spuren für den KFZ-Verkehr bzw. der Wegfall der Spur für die Rechtsabbieger ist angesichts der Verkehrsmengen nicht möglich.
4. Für den Radverkehr wurde eine Aufstellfläche für Radfahrer für Linksabbieger erwogen. Dieser hätte nur unter Inanspruchnahme von Gehwegflächen realisiert werden können. Das Ziel der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße ist vor allem eine Verbesserung für den Fußgänger, sprich Kunden der Karl-Marx-Straße zu erreichen.
5. Die Wenderadien für Busse und der Konflikt mit Radfahrern wurden erörtert und in der Entwurfsplanung angepasst.
6. Ein Wegfall der Parkspur in der Erkstraße ist nicht möglich, da im Parkraumkonzept auch Ladetätigkeiten und Kurzzeitparkplätze in die abgehenden Straßen verlegt werden müssen, weil der Raum in der Karl-Marx-Straße für die Fußgänger gewonnen werden sollte.
7. Eine Verlegung der Bushaltestelle an die Karl-Marx-Straße könnte aus städtebaulichen Gründen nicht realisiert werden. Der Haltepunkt befände sich etwa 15 m vor der Haltelinie bzw. etwa 25 m von der Karl-Marx-Straße entfernt. Der Gehweg ist dort lediglich 4 m breit. Der Gehweg grenzt an den Cafébereich des Rathausvorplatzes. Der Bau einer Wartehalle vor das Café unter Einengung des Gehwegs ist städtebaulich und für die Platzgestaltung nicht vorteilhaft und würde zu Konflikten mit dem Cafébetreiber führen.
8. Die derzeitige Lage der Haltestelle in der Erkstraße ist nicht nur für den Umsteiger in die U-Bahn von Interesse. Die Lage ist ideal für die vielen Besucher des Rathauses selbst.
9. Der Umstieg zur U-Bahn verkürzt sich deutlich, wenn der Weg über den Rathausvorplatz genommen wird. Der Umsteigeweg wird als zumutbar eingeschätzt.

Unabhängig von diesem Abwägungsergebnis ist die von Ihnen zitierte Aussage der BVG richtig. Da eine Verlegung der Bushaltestelle verworfen wurde, konnte und musste die BVG auch nicht eingebunden werden. Andererseits ist natürlich die BVG bei den in der Karl-Marx-Straße liegenden Haltestellen beteiligt worden. Betrachtet man die Situation ausschließlich aus der Sicht des Busverkehrs ist die Aussage natürlich nachvollziehbar: "Wir stehen eigentlich jeder Veränderung, die zu einer Verbesserung für den ÖPNV führt, positiv gegenüber." Auch die Lenkungsgruppe teilt diese Ansicht. Nur konnte in diesem Fall unter Abwägung aller Umstände keine bessere Lösung gefunden werden.

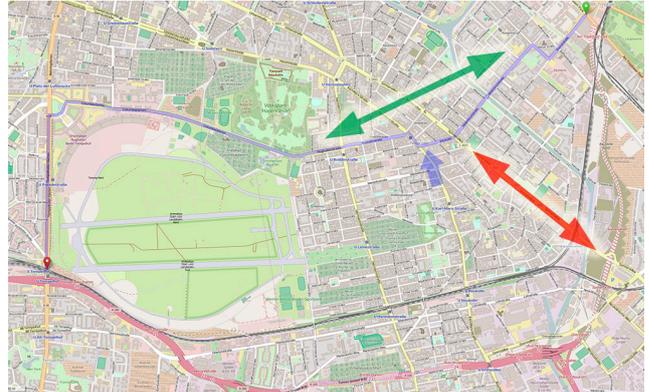
Bemerkungen zu diesem Standpunkt

[Aktion! Karl-Marx-Straße]: "Bei beiden Phasen wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Der Knoten wurde dabei für alle Verkehrsarten überprüft. In dem Audit war die VLB beteiligt. Die vorliegende Entwurfsplanung ist also eine Abwägung aller Interessen."



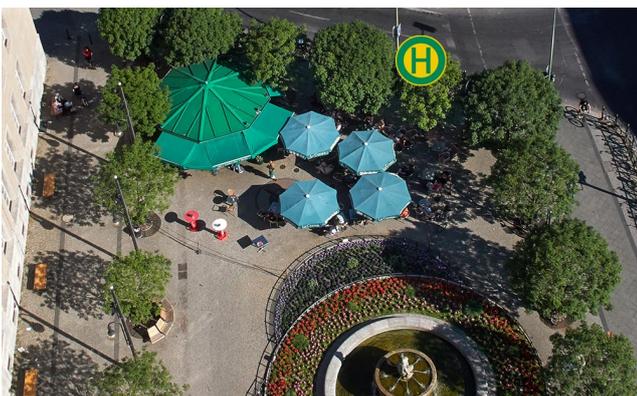
Was die Sicherheit anbetrifft, kann wohl kaum von einer Berücksichtigung der Interessen des Radverkehrs gesprochen werden. Eine Veröffentlichung des durchgeführten Sicherheitsaudits wäre wünschenswert, um die darin gemachten Annahmen zu überprüfen. Die aktuelle und weiterhin bestehende ungenügende Sicherheitssituation für den Radverkehr ist auf Seite 3 ausführlich beschrieben.

[Aktion! Karl-Marx-Straße]: "Eine Reduzierung der Spuren für den KFZ-Verkehr bzw. der Wegfall der Spur für die Rechtsabbieger ist angesichts der Verkehrsmengen nicht möglich."



Der Weiterbau der A100 bis Treptower Park soll eine Entlastung des Bezirks vom Durchfahrverkehr bringen. [4] Tatsächlich ist für die Sonnenallee eine Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens prognostiziert (roter Pfeil). Die einzige überörtliche Verbindung innerhalb des S-Bahn-Rings die entlastet wird, führt durch die Erkstraße (grüner Pfeil). Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: „(...) Auch die nördlicher verlaufenden tangentialen Verbindungen (Flughafenstraße / Erkstraße / Wildenbruchstraße) werden bis zu 20% entlastet.“ [5]

[Aktion! Karl-Marx-Straße]: "Eine Verlegung der Bushaltestelle an die Karl-Marx-Straße könnte aus städtebaulichen Gründen nicht realisiert werden. Der Haltepunkt befände sich etwa 15 m vor der Haltelinie bzw. etwa 25 m von der Karl-Marx-Straße entfernt. Der Gehweg ist dort lediglich 4 m breit. Der Gehweg grenzt an den Cafébereich des Rathausvorplatzes. Der Bau einer Warthalle vor das Café unter Einengung des Gehwegs ist städtebaulich und für die Platzgestaltung nicht vorteilhaft und würde zu Konflikten mit dem Cafébetreiber führen."



Die Gehwegbreite ist an der vorgeschlagenen Stelle die selbe wie an der heutigen Haltestelle. An den Gehweg

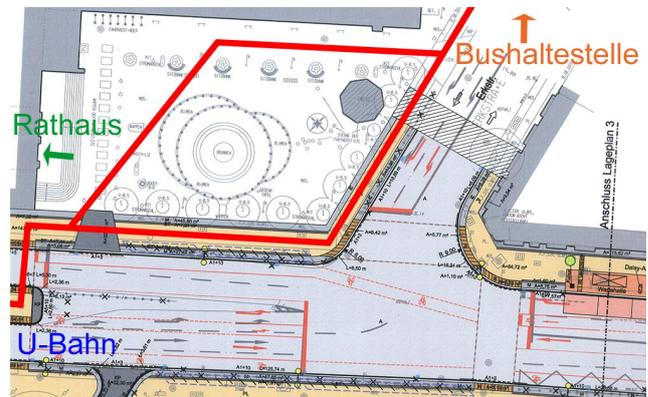
[Aktion! Karl-Marx-Straße]: "Für den Radverkehr wurde eine Aufstellfläche für Radfahrer für Linksabbieger erwogen. Dieser hätte nur unter Inanspruchnahme von Gehwegflächen realisiert werden können. Das Ziel der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße ist vor allem eine Verbesserung für den Fußgänger, sprich Kunden der Karl-Marx-Straße zu erreichen."



Dass Radfahrende sehr wohl Kunden sind, zeigt ein Blick in die Karl-Marx-Straße an einem Werktagvormittag im Dezember. Abgesehen davon ist es nicht akzeptabel, notwendige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vom Status der Verkehrsteilnehmer als Kunden abhängig zu machen.

schließt allerdings tatsächlich der Rathausvorplatz an. Dort stehen im Sommer Tische und Bänke. Wie der Blick vom Rathausurm zeigt, können die dicht am Gehweg stehenden Tische weiter vorne rechts und links vom Brunnen aufgestellt werden. Dort säße es sich nicht nur besser, auch würden dem Kiosk durch wartende Fahrgäste weitere Kunden zugeführt. Dann wäre sogar deutlich mehr Platz an der Haltestelle als am heutigen Standort.

[Aktion! Karl-Marx-Straße]: "Die derzeitige Lage der Haltestelle in der Erkstraße ist nicht nur für den Umsteiger in die U-Bahn von Interesse. Die Lage ist ideal für die vielen Besucher des Rathauses selbst." "Der Umstieg zur U-Bahn verkürzt sich deutlich, wenn der Weg über den Rathausvorplatz genommen wird. Der Umsteigeweg wird als zumutbar eingeschätzt."



Der Haupteingang des Rathauses liegt direkt am U-Bahnhof, weit von der die Haltestelle entfernt. Der Hintereingang des Rathauses in der Donaustraße liegt tatsächlich näher an der jetzigen Haltestelle. Der Umstieg zur U-Bahn verkürzt sich unwesentlich, wenn der Weg über den Rathausvorplatz genommen wird - es sei denn man trampelt durch Blumenbeete und Brunnen. Nimmt man den begehbaren Weg, so handelt es sich annähernd um ein Parallelogramm, bei dem die Seiten gleich lang sind.

BUSHALTESTELLE RATHAUS NEUKÖLLN

QUELLENVERZEICHNIS

↑ bringt Sie an die zur Quelle gehörenden Stelle im Text zurück.

1. ↑ Bezirksamt Neukölln von Berlin: Wettbewerb "Aktive Stadtzentren", Aktion!Karl-Marx-Straße: Wettbewerbsbeitrag Berlin Neukölln, Mai 2008
2. ↑ IHK Berlin: Maßnahmekatalog "Strategien für die Karl-Marx-Straße": Aktion!Karl-Marx-Straße, März 2007
3. ↑ ↑ ↑ BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH im Auftrag des Bezirksamtes Neukölln: Präsentation der Vorplanung, Juni 2011
4. ↑ ↑ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Autobahn 100 - 16. Bauabschnitt
5. ↑ Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin; Lärminderungsplanung für Berlin - Materialien zum Aktionsplan, 2008: Konzeptgebiet Neukölln / Rixdorf, Seite 19

