

■ Report

Straßenbahn für ganz Berlin! Teil I

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000267)
IGEB Stadtverkehr

»Wie viel Straßenbahn braucht und finanziert diese Stadt?« - diese Frage stellte Thomas Necker, zitiert in der Berliner Zeitung vom 4.10.2004. Zur Erinnerung: Herr Necker war bis 30.6.2008 im Vorstand der BVG für den Betrieb zuständig und gehörte zu den BVG-Managern, die glaubten, solche Fragen nicht nur stellen, sondern auch beantworten zu dürfen: weniger Tram, mehr Bus. Seiner »Vision« von einem durch Schrumpfung optimierten Straßenbahnnetz folgte die von SPD und Linkspartei gestellte Landesregierung nicht, sie tat aber auch wenig für den Ausbau des noch immer weitgehend auf den Ostteil Berlins beschränkten Verkehrsmittels.

Inzwischen lässt sich nicht mehr übersehen, dass wir uns in einer dauerhaften Umwelt- und Rohstoffkrise befinden. Wurde der Klimawandel noch vor gar nicht so langer Zeit oft als Spinnerei abgetan, gelangen nun immer mehr Menschen zu der Erkenntnis, dass die Situation weitaus ernster als angenommen und maßgeblich auf unser (Konsum-)Verhalten zurückzuführen ist. Parallel wuchs in letzter Zeit die Erkenntnis, dass viele Rohstoffe und insbesondere das Öl immer knapper und damit immer teurer werden. Langsam aber sicher führt beides zu einem grundlegenden Wandel auch auf dem Gebiet der Verkehrssysteme. Solche, die auf hohem Verbrauch beruhen, geraten in die Defensive oder verschwinden gar - so zum Beispiel der Transrapid München, dessen Bau wegen der ausufernden Bau- und Materialkosten aufgegeben werden musste.

Selbst kurzfristige Preisnachlässe wie zurzeit beim Erdöl ändern nichts daran: Wir sind gefordert, wesentlich effizienter und sparsamer mit den Ressourcen umzugehen und Schadstoff-Emissionen zu verringern. In diesem Sinne hat sich die Stadt Berlin im Dezember 2007 verpflichtet, den CO₂-Ausstoß bis 2050 um 80% zu verringern, und im Juli 2008 bekräftigte der Regierende Bürgermeister Berlins, Klaus Wowereit, den Klimaschutz als zentrales Arbeitsfeld.

Zukunftsorientiert: Fahrrad und Straßenbahn

Für die Verkehrspolitik bedeutet das konsequenterweise, vor allem zwei Verkehrsmittel zu fördern, die in der Vergangenheit in Berlin eher vernachlässigt wurden: das Fahrrad und die Straßenbahn.

Letztere soll uns hier beschäftigen. Es kann nicht oft genug betont werden, dass im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel die Tram das günstigste Verhältnis zwischen Bausowie Betriebskosten und der erzielbaren Nachfrage aufweist. Dies zeigt sich derzeit besonders anschaulich auf der Straßenbahnlinie M 2, deren Fahrgastzahlen nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke zum Alexanderplatz dauerhaft um 30 bis 40% gestiegen sind. Die BVG hat inzwischen, wie vom Fahrgastverband IGEB gefordert, mit zusätzlichen Fahrten reagiert.

Geht man in die Verkehrsgeschichte der letzten 40 Jahre zurück, so fällt auf, dass es



Nice (Nizza) - einer von vielen neuen Straßenbahnbetrieben in Frankreich. (Foto: Carolin Behrens)



Stubbenauchstraße mit Massantebrücke über den Teltowkanal. Beim Brückenneubau wurde bereits eine Trasse für die Straßenbahnneubaustrecke von Johannisthal nach Rudow (U-Bf Zwickauer Damm) berücksichtigt. Ansonsten wird an diesem die alte Grenze von Ost- nach West-Berlin überschreitenden Projekt ebenso wenig gearbeitet wie an allen anderen Straßenbahnprojekten. 19 Jahre nach dem Mauerfall ist die Bilanz des Berliner Senats hinsichtlich der Straßenbahn erbärmlich. (Foto: Marc Heller (Oktober 2008))

speziell die Energiekrisen waren, die zu Erhalt, Ausbau oder Weiterentwicklung von Straßenbahnsystemen beitrugen. War um 1970 in West-Europa noch die Rede davon, dass die Tram in wenigen Jahrzehnten ausgestorben sein dürfte, machte bereits 1973 die Ölkrise einen ersten Strich durch diese Rechnung. Die Verbannung dieses Verkehrsmittels aus den Städten verlangsamte sich nach 1973 zunehmend, und seit Mitte der 1980er Jahre ist der gegenteilige Trend zu verzeichnen.

Die Ölkrise der 1970er Jahre holte auch die DDR ein, allerdings fünf bis zehn Jahre später. Wie im Westteil Deutschlands besann man sich auch hier auf die Tram, die man vorher bereits in einigen Städten bzw. Stadtteilen beseitigt hatte. In der DDR sorgte die Renaissance der Tram vor allem dafür, dass Neubaugebiete einen Straßenbahnanschluss erhielten und selbst kleinere Betriebe, zum Beispiel in Gera, Nordhausen und Zwickau, erhalten blieben.

Städte hingegen, die noch in den 1970er oder 80er Jahren ihre Elektrische aufgaben - zum Beispiel Bremerhaven, Hamburg und Kiel - erkennen heute, dass dies eine Fehlentscheidung war. Deshalb wird in Hamburg und Kiel an der Wiedereinführung der Tram gearbeitet, allerdings gibt es leider noch immer auch starke Widerstände gegen diese Projekte. Allzu verbreitet ist noch die Vorstellung, dass teure U-Bahn-Projekte oder Verbesserungen bei Bussystemen eine Lösung sein könnten.

Straßenbahnboom in Frankreich

Unsere Nachbarn in Frankreich sind da schon weiter, mussten sich aber mit denselben Vorurteilen bzw. Fehleinschätzungen gegenüber der Tram auseinandersetzen. In den 1980er und 90er Jahren gab es dort immer wieder heftige Proteste gegen Straßenbahnplanungen, teilweise (zunächst) durchaus erfolgreich (Brest, Reims). Das erste Projekt zur Wiedereinführung der Tram in West-Europa wäre ebenfalls beinahe gescheitert: Nantes (übrigens Geburtsstadt von Jules Verne) hatte sich zukunftsweisend für die Tram entschieden, doch konnte dort in den 1980er Jahren ein straßenbahnkritischer Bürgermeister sein Amt antreten. Pech für ihn: Die Bauarbeiten waren schon zu weit fortgeschritten, um das Vorhaben stoppen zu können.

Einige Städte Frankreichs entschieden sich schließlich für automatische U-Bahnen (VAL-Metro, z. B. in Toulouse) oder setzten auf Straßenbahnen mit Gummirädern (Nancy, Caen). Doch in mehr und mehr Städten setzte sich die »klassische« Straßenbahn durch, die auch technisch weiterentwickelt wurde. In vielen Stadtteilen führte die Tram zu einer Neuaufteilung des Verkehrsraums - mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel. Als vorteilhaft erwies es sich hierbei immer wieder, dass die Tram mit vergleichsweise wenig Platz auskommt.

Durchweg erfreuen sich die neuen Betriebe einer guten bis sehr guten Nachfrage. Bekanntlich ist nichts erfolgreicher als der Erfolg: So kommen auch Reims und Toulouse jetzt doch noch in den Genuss der Tram. Die Bus-Tram-Mischungen in Nancy und Caen wiederum bewährten sich im Alltagsbetrieb nicht recht oder es traten Schwierigkeiten auf, weitere Fahrzeuge für diese »exotischen« Systeme zu beschaffen.

Renaissance der Straßenbahn weltweit

Die guten Erfahrungen in Frankreich bestärken nunmehr auch andere Länder darin,

Straßenbahnen einzuführen. Den einschlägigen Fachzeitschriften kann man Ausgabe für Ausgabe entnehmen, wo in aller Welt neue Projekte gedeihen oder vorhandene Straßenbahnsysteme ausgebaut werden.

Dass mit modernen Straßenbahnlinien außerordentliche Nachfragen und eine hohe Kundenzufriedenheit erreicht werden können, ist auch in Berlin nachweisbar. Vom Erfolg der M 2 war bereits die Rede. Damit nicht genug: Die Tram auf Osloer und Seestraße hat beinahe zu einer Verdoppelung der Nachfrage gegenüber den früheren Buslinien geführt. Auf eine Verzehnfachung der Fahrgastzahlen bringt es sogar die M 10 in der Bernauer Straße, wo vorher der Bus 245 im 20-Minutentakt verkehrte.

Dabei haben alle drei der genannten Strecken noch Mängel aufzuweisen: Die Züge auf Osloer und Seestraße enden am Virchow- Klinikum, es fehlt der Lückenschluss zum S-Bf Beusselstraße. Die M 2 wiederum steht oft lange vor roten Ampeln an der Mollstraße. Und die noch am Nordbahnhof endende M 10 verfügt in der Bernauer Straße über keine eigene Trasse. Gäbe es diese Einschränkungen nicht, wären die Fahrgastzahlen wahrscheinlich noch höher.

Somit ist es naheliegend, die Erfolge der modernen Tram fortzuführen. Um die eingangs aufgeworfene Frage von Herrn Necker zu beantworten: Diese Stadt braucht den raschen weiteren Ausbau der Tram, vor allem Richtung Westen!

Die Anti-Straßenbahnpolitik im einstigen West-Berlin wirkt noch immer nach

Wären da nicht die Vorbehalte gegen dieses Verkehrsmittel, die insbesondere aus dem früheren West-Berlin stammen. Dort hatte bekanntlich vor allem die BVG dafür gesorgt, dass die Elektrische bis Oktober 1967 aus dem Stadtbild verschwand - und das, obwohl die Tram noch Ende der 1950er Jahre das wirtschaftlichste Verkehrssystem der BVG war! Einen förmlichen Beschluss des Berliner Senats zur Abschaffung der Straßenbahn hat es übrigens nie gegeben. Straßenbahnen durch eine ungleich höhere Zahl von Bussen und stellenweise durch (teure) U-Bahn-Linien zu ersetzen, war damals nur möglich, weil Energie bzw. Rohstoffe billig zur Verfügung standen und die Bundesregierung die Rechnung zahlte. Den Interessen der im früheren West-Berlin einflussreichen Gewerkschaften wiederum dürfte eine höhere Zahl von Busfahrern eher entsprochen haben als eine geringere Zahl von Straßenbahnfahrern.

Wie kämpferisch die frühere ÖTV für ihre Busfahrer eintrat, zeigte sich erneut in den 1980er Jahren, als es um die Rettung der West-Berliner S-Bahn ging. Die ÖTV machte sich damals immer wieder durch polemische bzw. sachfremde Stellungnahmen gegen die S-Bahn bemerkbar.

Nun, die Zeiten haben sich geändert. Oder doch nicht? Die politischen Gewohnheiten des früheren West-Berlins in Frage zu stellen, scheint nicht überall leicht zu fallen. Anderen Wind in die Politik zu bringen, schon gar nicht. Insbesondere CDU und FDP sind noch sehr der autoorientierten Verkehrspolitik des früheren West-Berlins verbunden. Zwar gab es bei der CDU schon lange vor der Wiedervereinigung Pro-Tram-Stimmen. Neue Ansätze in der Stadtentwicklung stießen auch beim ehemaligen Fraktionsvorsitzenden der Berliner CDU, Friedbert Pflüger, auf Resonanz. Aber nach seiner Abwahl ist die Hoffnung, dass die Hauptstadt-CDU für eine umweltschonendere Verkehrspolitik eintritt, nicht gerade größer geworden.

So ist momentan leider auch nicht zu erkennen, dass CDU und FDP in Berlin die Potenziale einer modernen Straßenbahn zu würdigen wissen - und das, obwohl gerade die Wirtschaft stark von guten Straßenbahnlinien profitiert. Das konnten die Geschäftsleute in Strasbourg - die anfänglich heftige Vorbehalte gegenüber der Tram hatten - bereits feststellen. Umso stärker forderten sie später den weiteren Ausbau! Schließlich fährt die Straßenbahn an den Geschäften vorbei, so dass die Fahrgäste die Angebote sehen können.

In Berlin gehören einige der Stadtteile mit guter Straßenbahnanbindung zu den absoluten »Rennern«: Prenzlauer Berg und Friedrichshain. Unter den vielen jungen Leuten ist Tramfahren »in«.

Bündnis 90 / Die Grünen sind traditionell Befürworter des Ausbaus der Berliner Straßenbahn. Im Juni 2007 beispielsweise fand auf Initiative der Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus eine vielbeachtete Informationsveranstaltung zum Thema Straßenbahn statt. Inwieweit die Grünen jedoch ihre Forderungen umsetzen könnten bzw. würden, wären sie an der Regierung beteiligt, steht auf einem anderen Blatt.

Berliner Senat pro Tram - auf dem Papier

Und wo steht der jetzige von SPD und Linkspartei gebildete Senat? Sein Umgang mit der Elektrischen ist auch nicht frei von einer gewissen Ambivalenz. Zwar betonte der Senat zuletzt durch seinen Beschluss vom 15.1.2008, die Tram aufwerten zu wollen. Konkrete Vorhaben aber kommen leider oft nur zähflüssig voran und erleiden immer wieder Rückschläge. So bedurfte es erst anhaltender Proteste vor allem der IGEB, um den Senat - sozusagen auf den »letzten Drücker« - im Dezember 2007 zum Beginn der Bauarbeiten für die Straßenbahn-Verlängerung in die Wissenschaftsstadt Adlershof zu bewegen. Kurze Zeit später wäre das Baurecht verfallen.

Bei der künftigen Tram in der Leipziger Straße hält der Berliner Senat zwar an der Planung fest, möchte aber im Bereich des Potsdamer Platzes auf der freigehaltenen Trasse »vorübergehend« eine Ausstellung zum Gedenken an bekannte Filmschauspieler einrichten (»Boulevard der Stars«). Kunst und Kultur statt Straßenbahn - vor dem Hintergrund der eingangs genannten Energie- und Rohstoffprobleme erscheint diese Prioritätensetzung geradezu absurd. Überdies müssen bzw. dürfen Boulevard und Straßenbahn keine Gegensätze sein, für beides ist Platz genug vorhanden.

Ebenso wenig ist nachvollziehbar, weshalb der Berliner Senat die künftige Nachfrage der Tram in dieser Relation nochmals prüfen will. Dass eine Straßenbahn vom Alexanderplatz via Leipziger Straße, Potsdamer Straße, Haupt-, Rhein- und Schloßstraße zum S+U-Bahnhof Steglitz eine hohe Nachfrage erschließen wird, liegt auf der Hand! Zudem belegt eine Studie der TU Berlin den hohen Nutzen einer Straßenbahn in dieser Relation (siehe Seite 10). Können wir uns solche Verzögerungstaktiken noch leisten? Die Zeit drängt, der Klimawandel duldet kein allzu langes Aufschieben richtiger und wichtiger Entscheidungen! (hjb)

Weiter mit [Teil II](#) im übernächsten SIGNAL.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000267>.

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