

Report

Straßenbahn für ganz Berlin! Teil II

aus SIGNAL 01/2009 (März 2009), Seite 9-11 (Artikel-Nr: 10000376)
IGEB Stadtverkehr

Auch 18 Jahre nach der Wiedervereinigung Berlins ist das Straßenbahnnetz noch immer weitgehend auf den Ostteil der Stadt beschränkt, während die Straßenbahn international eine beeindruckende Renaissance erlebt. Diese wird sich noch fortsetzen, denn die strukturellen Änderungen durch die Ölverknappung und Maßnahmen zum Klimaschutz werden stärker wirken als vorübergehende Finanz- und Wirtschaftskrisen. Auch in Berlin kann und muss die Straßenbahn zügiger ausgebaut werden.

In [Teil I \(SIGNAL 5/2008\)](#) war dargelegt worden, dass die Straßenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft ist und ihr Ausbau deshalb endlich auch in Berlin mehr Gewicht erhalten muss - politisch und planerisch. Derzeit beherrscht die Finanzkrise die politischen Debatten. Dabei wird oft verkannt, dass wir uns nicht nur in einer Finanz-, sondern auch in einer Strukturkrise befinden. Soll ein ökonomischer wie ökologischer Kollaps der Industriegesellschaften vermieden werden, muss auf nachhaltige Systeme gesetzt werden, wobei natürlich immer auch die sozialen Strukturen zu beachten sind. Was so recht abstrakt klingt, soll hier in Teil II am Beispiel der Berliner Straßenbahn veranschaulicht werden.

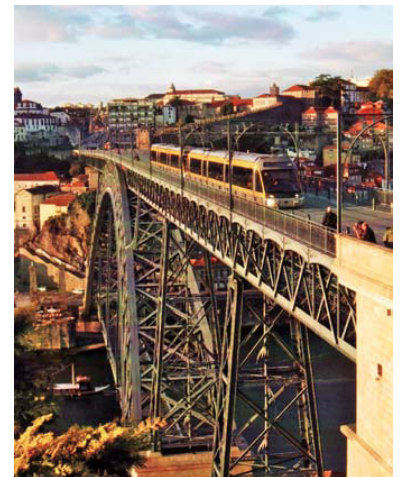
Neben übergeordneten Gründen sind richtungsweisende Entscheidungen pro Tram in Berlin auch deshalb erforderlich, weil das jetzige Netz verschiedene Mängel aufweist, die einen wirtschaftlichen Betrieb der Elektrischen teilweise behindern. Viele sind noch immer eine Folge der jahrzehntelangen Teilung Berlins und einer Verkehrspolitik, die zur vollständigen Abschaffung der Straßenbahn in West-Berlin und im südlichen Bereich der Ost-Berliner Innenstadt führte.

Auch heute noch scheint der Berliner Senat die Bedeutung der Tram als Umwelttechnologie zu unterstützen. Wie sollen denn die Klimaschutzziele erreicht werden, wenn jede Ausbaumaßnahme im Bereich der Straßenbahn allenfalls im Schneckentempo vorankommt?

Maßnahmen im Bestandsnetz

Der Berliner Senat sollte mehr darauf achten, dass die BVG die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen (auch) bei der Straßenbahn überhaupt erbringt. Nicht erbrachte Verkehrsleistungen waren bereits in SIGNAL 2/08 ein Thema. So etwas darf nicht mehr vorkommen! Ebenso sollte die BVG stärker in die Pflicht genommen werden, das Erscheinungsbild der Züge zu verbessern und auf angemessene Sitzplatzkapazitäten zu achten. »Fahrende Müllkippen«, in denen die Fahrgäste in Kurzzügen zusammengepfercht werden, widersprechen einem Unternehmen mit Dienstleistungsanspruch schon im Ansatz.

Erfreulicherweise scheint sich die BVG jetzt (wieder) stärker auf die Tram zu besinnen. So machte sie zur Taktverdichtung der M 2 eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Und sie will verstärkt gegen Vandalismus (zerkratzte Scheiben)



Während die Berliner Verkehrsplanung den Straßenbahnausbau mehr bremst als beschleunigt, haben andere europäische Großstädte die Vorteile der Straßenbahn längst erkannt. So wurde z. B. in Portugals zweitgrößter Stadt Porto der Autoverkehr von der prominentesten Brücke über den Fluss Douro zugunsten einer neuen Straßenbahntrasse verbannt. (Fotos: Matthias Horth)



In den französischen Städten weis man die Straßenbahn nicht nur als modernes und attraktives Verkehrsmittel zu schätzen, sondern setzt sie auch bewusst als Element der Stadterneuerung und zur Stärkung der Innenstädte ein. In Mulhouse (Mühlhausen) wird die Straßenbahn in Kürze nach Karlsruher Vorbild auf Eisenbahnstrecken weit in die Region hinaus fahren. (Foto: Matthias Horth)



Straßenbahn mit maritimen Design: Schon in den 1990er Jahren erkannte man in der französischen Hafenstadt Marseille, dass der U-Bahn-Ausbau nicht mehr finanzierbar ist und entschied sich für ein modernes Straßenbahnsystem. (Foto: Matthias Horth)

Renaissance der Straßenbahn

Städte, in denen Straßenbahn- oder straßenbahnähnliche Betriebe seit 1975 (wieder) aufgebaut wurden. Die Liste enthält keine Touristik-Bahnen und auch keine Misch-Systeme zwischen Bus und Straßenbahn (Tram auf Gummirädern).

Ägypten Helwan (1980)	Italien Cagliari (2007) Catania (1999) Genua (1990) Messina (2003) Sassari (2006)	Barcelona (2004) Bilbao (2002) Madrid (2007) Murcia (2007) Parla/Madrid (2007) Santa Cruz de Tenerife (2007) Sevilla (2007) Valencia (1988) Vélez-Málaga (2006) Vitoria (ab 12/2008)
Australien Sydney (1997)	Japan Toyama	
China/Hongkong Tuen Mun (1988)	Kanada Calgary (1981) Edmonton (1978)	Tunesien Tunis (1985)
Deutschland Oberhausen (1996) Saarbrücken (1997)	Mexiko Guadalajara (1989) Mexico City (1990) Monterrey (1991)	Türkei Adana (2007) Ankara (1995) Bursa (2002) Eskisehir (2004) Istanbul (1989) Izmir (1997) Konya (1992)
Frankreich Bordeaux (2003) Grenoble (1987) Ile de France/Paris (1992) Le Mans (2007) Lyon (1999) Montpellier (1999) Mulhouse (2006) Nantes (1985) Nice (2007) Orléans (1999)	Niederlande Gouwe/Rijn (2003) Houten (2001) Utrecht (1983)	Ukraine Kriviy Rih (1986) Molotschna (1989)
	Nordkorea Chongjin (1999) Kumsusan (1995) Pyongyang (1991)	

vorgehen. Für die zwischenzeitlich einstellungsbedrohte Uferbahn, die Linie 68, verspricht die BVG eine bessere Vermarktung. Ein guter Anfang, doch es darf nicht bei solchen Einzelmaßnahmen bleiben.

Vorrangschaltungen für die Tram

Der Senat wiederum ist aufgerufen, die Beschleunigung der Tram an Ampelanlagen zu verbessern bzw. wiederherzustellen. Es ist ungeheuerlich, dass teilweise für viel Geld geschaffene Vorrangschaltungen zugunsten des Autoverkehrs und zulasten der Straßenbahn still und heimlich außer Betrieb genommen wurden. Minutenlange Aufenthalte wie z. B. auf der M 2 auf dem letzten Abschnitt zum Alexanderplatz sind nicht hinnehmbar. Immerhin sicherte der Senat inzwischen zu, auf der Osloer Straße wieder mehr Vorrangschaltungen für die Elektrische einzurichten.

Bei Stadtentwicklungs- und Bebauungsplänen ist die Tram stärker zu berücksichtigen. Die derzeit vergleichsweise eher schwach ausgelastete Linie 21 beispielsweise durchquert auf der Köpenicker Chaussee eine Gegend mit Grundstücken, die teilweise direkt an der Spree liegen und deren Wert spätestens mit der Anbindung an den umgebauten Bahnhof Ostkreuz deutlich zunehmen wird. Was liegt da näher, als hier die Ansiedlung weiterer Wohnhäuser und Betriebe mit hohen Arbeitnehmerzahlen zu fördern - denen sogleich eine Straßenbahnanbindung zugute kommt? Die fertig gestellten neuen Häuser entlang der 21 scheinen bereits dazu beizutragen, die Nachfrage abschnittsweise zu steigern.

Bei konsequenter Umsetzung einer vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung können »schwache« Straßenbahnlinien »stark« werden. Den leidigen Diskussionen um angeblich unwirtschaftliche Strecken wäre der Boden entzogen.

Bei einer Reihe von Strecken würden schon einzelne, eher geringfügige Maßnahmen ausreichen, um die Nachfrage zu verbessern. So müsste beispielsweise auf der Linie 62 im Bereich des nördlichen Hultschiner Damms abschnittsweise ein zweites Gleis verlegt werden, um einen 10-Minuten-Takt zu ermöglichen. An verschiedenen Stellen Berlins würden sich überfahrbare Haltestellen-Kaps anbieten, um den Zugang der Fahrgäste zu den Straßenbahnzügen zu verbessern.

Neue Fahrzeuge

Die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist natürlich zu begrüßen und die Resonanz auf die Vorstellung der Prototypen von »Flexity Berlin« war beeindruckend. Die BVG feierte die Züge mit einem regelrechten Volksfest und sogar Finanzsenator Thilo Sarrazin ließ sich mit einem Modell der neuen Tram ablichten. Der Andrang bei den ersten Mitfahrmöglichkeiten im September 2008 war enorm. Wie kundenfreundlich und funktionssicher die Flexities aber tatsächlich sind, wird sich erst im harten Alltagsbetrieb zeigen. Hier ist jeder Fahrgast gefragt, seine Beobachtungen einzubringen. Die Flexities werden auch neuen Anforderungen gewachsen sein müssen, wie zum Beispiel der verstärkten Mitnahme von Fahrrädern.

Allerdings erscheint es problematisch, lediglich Fahrzeuge mit einer Breite von 2,40 m anzuschaffen, die auf vielen Strecken nicht eingesetzt werden können. Die BVG verschärft mit dieser Auswahl die Problematik eines

»Zwei-Klassen-Straßenbahnnetzes«, da auf den Strecken mit geringerem Gleismittenabstand die modernsten Züge künftig nicht sofort zum Einsatz gelangen können.

Um die Zwänge zum Umbau von Straßenbahnlinien oder gar zur Stilllegung von Strecken zu vermeiden, bietet es sich an, zusammen mit der Stadt Potsdam zusätzlich Trambahnzüge mit einer Breite von 2,30 m zu beschaffen bzw. ein Fahrzeugtausch-System zu entwickeln.

Neue Züge sollten außerdem unbedingt mit Energiespeicher-Systemen ausgestattet werden, um den Stromverbrauch zu reduzieren. Die Straßenbahn in Mannheim macht dies bereits vor. Speichersysteme könnten auch stationär entlang der Strecken installiert werden ([siehe SIGNAL 6/2007, Seite 26](#)). In Hannover gibt es bereits Erfahrungen mit dieser Lösung. Kürzlich hat die Firma Bombardier ein neues System namens »Primove« vorgestellt, bei dem die Straßenbahnfahrzeuge den Fahrstrom aus Unterflur-Leitungen beziehen können. Sofern es sich bewährt, dürften der Bau und der Betrieb von Straßenbahnstrecken noch kostengünstiger werden, da Oberleitungen dann nicht mehr bzw. nicht mehr für das gesamte Netz erforderlich wären. Zudem soll »Primove« helfen, Energie zu sparen. Es bleibt zu hoffen, dass »Primove« verlässlicher funktioniert als die Unterflur-Stromzuführung der Straßenbahn in Bordeaux, wo diese Technik gelegentlich Probleme bereitet.

Die genannten Beispiele zeigen, welche großen Entwicklungspotenziale die Straßenbahn hinsichtlich Baukosten, Energieeinsparung und Stadtverträglichkeit noch immer bietet.

Unfälle vermeiden

Leider hat es in Berlin 2008 wieder einige schwere Unfälle im Bereich der Straßenbahn gegeben. Einige Menschen starben dabei oder wurden schwer verletzt. Obgleich die Versäumnisse immer auf Seiten der Fußgänger lagen und die Straßenbahn an sich ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist, muss das Thema Unfälle sehr ernst genommen werden.

Um die Unfallzahlen gering zu halten, muss schon bei der Verkehrserziehung (nicht nur von Kindern) deutlicher auf die Gefahren hingewiesen werden, die beim Überschreiten von Gleisanlagen bestehen. Konstruktive Lösungsansätze anderer Städte zur Unfallvermeidung sollten in Berlin geprüft werden. So wurden in Nantes bei Kreuzungen mit dem eigenen Bahnkörper der Tram spezielle Zweikammer-Blinksignale eingeführt, die zur besseren Sichtbarkeit für Pkw-Fahrer in niedriger Höhe montiert sind. In Karlsruhe hat man Blinklichter in den Belag von Fußgängerüberwegen an einer Haltestelle eingelassen, die auch die unaufmerksamen Walkmanträger erreichen, die ihren Kopf nicht mehr zur Ampel heben. In beiden Fällen wurde eine deutliche Senkung der Unfallzahlen bzw. der Nichtbeachtung der Verkehrslage erreicht.

Soweit das leise Fahren von Straßenbahnen für Unfälle bedeutsam ist, stellt sich diese Problematik natürlich auch bei anderen leisen Verkehrsmitteln. Werden uns in Zukunft vielleicht horrende Unfallzahlen durch Elektroautos beschäftigen?

Netzausbau

Beim Netzausbau muss der Schwerpunkt auf Streckenverlängerungen Richtung Westen gelegt werden, denn mehr als bei jedem anderen Verkehrsmittel sind bei der Straßenbahn die Folgen der Teilung Berlins zu spüren.

Der Berliner Senat möchte seine Entscheidungen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes von einer neuen Verkehrsprognose abhängig machen - eine zweischneidige Angelegenheit. Zum einen sind solche Prognosen natürlich wichtig, um Fördermittel zu erhalten, andererseits befinden sich die ökonomischen, ökologischen und sozialen Grundlagen der Industriegesellschaften derzeit so sehr im Umbruch, dass sich künftige Entwicklungen nur bedingt abschätzen lassen.

In jedem Fall ist es unerlässlich, Planung und Bau von Straßenbahnstrecken in Berlin zu beschleunigen. Damit das gelingen kann, muss der entsprechende Arbeitsbereich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über mehr und neue Fachleute verfügen. Mittel- bis längerfristig »rechnen« sich die Mehrkosten durch ein effizienteres Straßenbahnnetz. Darüber hinaus schafft jeder Ausbau der Tram Arbeitsplätze, und zwar hier in der Region.

Welche Strecken im Westteil Berlins »straßenbahnwürdig« sind, ist schon in vielen Beiträgen beschrieben worden. Angesichts knapper Finanzmittel wird das westliche Straßenbahnnetz zwangsläufig ein solches sein, das sich auf nachfragestarke Achsen konzentriert. An vielen Orten versprechen bereits relativ kurze Neubaustrecken hohe Fahrgastzahlen, zum Beispiel vom Virchow- Klinikum zum S-Bahnhof Beusselstraße oder vom S-/U-Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz. Letztere Verbindung ist vor allem deshalb wichtig, weil sich von Neukölln her stärkere Verkehrsströme Richtung Friedrichshain entwickeln dürften ([siehe SIGNAL 4/08](#)). Die Verknüpfung der Tram mit U7/U8 am Hermannplatz würde eine herausragende Bedeutung haben. Neue Straßenbahnstrecken bringen stets auch neue Kunden für den öffentlichen Verkehr.

»Leuchtturm-Projekte« wichtig

Zwei Straßenbahnprojekte sind insoweit in besonderem Maße bedeutsam, weil sie nicht nur eine jeweils hohe Nachfrage versprechen, sondern auch die Möglichkeiten bieten, städtebauliche Akzente zu setzen. Gemeint sind die Strecken zum Potsdamer Platz und weiter nach Steglitz sowie Richtung Moabit bzw. Charlottenburg.

Bei dem Straßenzug Potsdamer Straße, Hauptstraße, Rheinstraße, Schloßstraße handelt es sich bekanntlich um eine außerordentlich lange Geschäftsstraße, die außerdem noch eine verdichtete Wohnbebauung aufweist. Somit ist ein leistungsfähiges Verkehrsmittel gefragt, das im Straßenraum auf Blickhöhe an den Geschäften entlang fährt, aber nicht von den zur Belieferung auf der Fahrbahn haltenden Lkw aufgehalten wird, hohe Fahrgastzahlen bewältigen kann und auch die Kunden berücksichtigt, die mit Einkaufstüten oder mit Kinderwagen unterwegs sind.

Dass eine [Straßenbahn von Berlin-Mitte nach Steglitz](#) machbar ist und für die Fahrgäste, aber auch für die Stadtentwicklung insgesamt viele Vorteile und Chancen bietet, wurde ja bereits in SIGNAL 5/08 (Seite 10) von Studierenden der TU Berlin

überzeugend dargelegt. Ihre Arbeit ist inzwischen im Internet verfügbar (unter busersatzverkehr.de). Umso unbegreiflicher ist es, dass der Berliner Senat dieses wichtige Straßenbahnprojekt durch die Errichtung eines »Boulevard der Stars« auf der künftigen Tramtrasse am Potsdamer Platz blockieren will (siehe Seite 7 in diesem Heft). Würde sich der Senat so verhalten, wenn es um eine Trassenfreihaltung für Straßenbau geht?

Das zweite »Leuchtturm-Projekt« ist eine Verlängerung der Straßenbahn Richtung Moabit bzw. ins nördliche Charlottenburg. Im Zusammenhang mit der Weiterführung zum Hauptbahnhof wird M 10 zum Wenden bis zur Invalidenstraße Ecke Alt-Moabit verkehren. Warum wird sie dann nicht gleich zum U-Bf Turmstraße verlängert, besser noch bis zur Beusselstraße? Dass sich Moabit angesichts seiner Kiezstruktur für ein Straßenbahnnetz besonders gut eignet, ist nahe liegend und war schon Gegenstand verschiedener verkehrswissenschaftlicher Untersuchungen.

Derzeit laufen Planungen, die Turmstraße (auch) als Einkaufsstraße attraktiver zu machen - hierfür ist die Tram schlichtweg unerlässlich, braucht doch eine solche Straße eine gute Verkehrserschließung nicht nur aus praktischen Gründen, sondern auch als Symbol. Würde die Tram dauerhaft am Hauptbahnhof enden, wäre dies für die Turmstraße von außerordentlichem Nachteil: Vom Hauptbahnhof Richtung Osten bestünde eine gute Verbindung per Tram, Richtung Westen das weniger attraktive Busangebot, reduziert auch noch um den TXL-Bus, sobald der Flughafen Tegel geschlossen ist.

Die künftige Nutzung des Flughafengeländes Tegel spielt auch für den Ausbau der Tram eine Rolle. Sollte sich Berlin für Nutzungen mit Verkehrsbedarf entscheiden, ließe sich die Straßenbahn von Moabit Richtung Nordwesten ansprechend auf Rasengleisen in neue Wohn-, Gewerbe- bzw. Ausflugsgebiete führen. Wohnen und Einkaufen in Moabit, Abfahren in die weite Welt am Hauptbahnhof, Kulturprogramm am Hackeschen Markt, Erholung am Badesee und im vergrößerten Stadtforst Jungfernheide - eine Straßenbahnlinie würde es möglich machen, dies alles ohne Umsteigen zu erreichen!

Weitere Projekte

Im Norden Berlins ist die Herstellung einer Straßenbahntangente Wilhelmsruher Damm--Kurt-Schumacher- Damm--Bf Jungfernheide anzustreben, wenngleich diese Relation im Bereich der Hinckeldeybrücke einen ziemlich hohen Bauaufwand erfordert. Zeitnah realisierbar ist die erste Ausbaustufe mit einer Verlängerung der M 1 von Pankow-Rosenthal zum S-/U-Bahnhof Wittenau/Nordbahn. Das Märkische Viertel erhielte so endlich seinen direkten Anschluss an den Schienenverkehr, außerdem würden die S- und U-Bahn-Linien des Bezirks Reinickendorf von einer solchen Querverbindung profitieren (Netzeffekt).

Auch im Süden Berlins sollte bei allen Planungen eine Straßenbahntangente planerisch berücksichtigt werden und die heutige Buslinie M 11 ersetzen. Als erste Ausbaustufe sollte der Abschnitt von Schöneweide zur Gropiusstadt (U-Bf Zwickauer Damm bzw. U-Bf Johannisthaler Chaussee) realisiert werden.

Langfristig könnte diese Straße von Dahlem Richtung Norden nach Charlottenburg

verlängert werden, wodurch auch Schmargendorf besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen wäre. Vorbild dieser Überlegungen ist der Ballungsraum Paris, wo ebenfalls ringförmig um die Innenstadt Straßenbahnlinien geplant sind bzw. abschnittsweise bereits verkehren.

Was ein künftiges Straßenbahnnetz in Spandau betrifft, so müsste geklärt werden, ob es zunächst als Separatnetz aufgebaut werden kann. Ggf. ließe sich der jetzige Busbetriebshof Spandau künftig auch für die Straßenbahn nutzen. Hakenfelde, das Falkenhagener Feld und die Siedlungen an der nordwestlichen Heerstraße jedenfalls bedürfen einer Anbindung an die Tram. Der jetzige M 37 mit seinen sehr kurzen Takten und seinem hohen Fahrzeugaufwand müsste eher gestern als heute auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden.

Sicherlich lassen sich diese und andere wichtige Projekte zumeist nur langfristig realisieren, doch mit Trassenfreihaltungen und einigen Vorleistungen (zum Beispiel Leitungsverlegungen, wenn ohnehin gebaut wird) ließe sich schon in Kürze beginnen. Es gilt das alte Sprichwort: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! (hjb)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000376>.

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