

■ Aktuell

Berliner Straßenbahn-Planung kommt in Fahrt

aus SIGNAL 08/1990 (November 1990), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10001287)
IGEB

Begonnen hatte die Diskussion über die Wiedereinführung der Straßenbahn in West-Berlin schon vor dem 9. November 1989. Doch erst danach kam sie richtig in Fahrt. Umso größer war die Enttäuschung, als ausgerechnet Planer und Politiker aus Ost-Berlin diesem stadtverträglichen und umweltfreundlichen Verkehrsmittel, das weltweit eine Renaissance erlebt, eine deutliche Abfuhr erteilten. Wenig Chancen räumte Schwierzina dagegen der Straßenbahn ein. Sie sei umständlich und verkehrsstörend, zitierte die Berliner Zeitung am 1. Juni den Ost-Berliner OB. Viele Berliner, insbesondere im Westteil der Stadt, reagierten empört und verärgert. Inzwischen hat es bei den Ost-Berliner Verkehrsplanern offensichtlich einen Meinungswandel gegeben bzw. eine Verschiebung der Machtverhältnisse zugunsten der Straßenbahnbefürworter. Dies belegt eine im Sommer erstellte Arbeit des Büros für Verkehrsplanung beim Magistrat, die wir nachfolgend auszugsweise dokumentieren.

Bisherige ÖPNV-Planung

Städtische Verkehrsplanung für Berlin wird seit den 20er Jahren betrieben. Auf dieser Grundlage wurde nach dem Krieg die Planung wieder aufgenommen und bis in die 50er Jahre fortgesetzt. Charakteristisch für diese Phase war eine parallele Entwicklung der Verkehrsnetze von S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn. Nach der politischen Spaltung der Stadt wurden die Arbeiten in Ost- und West-Berlin getrennt weitergeführt. Obwohl die gesamtberliner Planung die gemeinsame Ausgangsbasis bildete, führten die Besonderheiten der getrennten Entwicklung beider Stadthälften zu spezifischen neuen Verkehrslösungen.

Durch die langsamer verlaufende Motorisierung in Ost-Berlin erhielt der ÖPNV hier ein stärkeres Gewicht bei der Verkehrsentwicklungsplanung. Die ursprüngliche Aufgabenteilung zwischen den schienengebundenen Verkehrsmitteln wurde bei der Erweiterung der Verkehrsnetze aufgegeben. Im Ergebnis entstand ein einheitliches S- und U-Bahn-Netz; die Straßenbahn übernahm über ihren Einsatzbereich hinaus teilweise Aufgaben der U-Bahn mit. (...) Nach dem 9. November 1989 und im Hinblick auf den Zusammenschluß der beiden bisher getrennten Teile der Stadt ergeben sich für die Verkehrsplanung folgende Aufgaben: - Durchführung einer integrierten Planun für den ÖPNV und den Individualverkehr in Berlin und im Umland;

Nachfrageorientierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs aufgrund des überproportional gewachsenen Verkehrsbedarfs;
Umweltfreundliche und flächensparende Gestaltung der Netze und Anlagen.

Aufgrund der Einwohnerzahlen und der Stärke der Verkehrsströme im Ballungsraum Berlin sind die schienengebundenen Verkehrsmittel optimal geeignet, diese Aufgabe zu erfüllen.

Aufgabenteilung im ÖPNV



(Foto: Ch. Tschepe)



Straßenbahnprobleme in Köpenick: Langsam durch die enge Altstadt (Grün- Ecke Kirchstraße) und Stillstand auf der Oberspreestraße (Lange Brücke). Doch die Stilllegungsabsichten für das Köpenicker Straßenbahnnetz scheinen endlich passé zu sein. Die Planungen gehen vom Erhalt des Straßenbahnnetzes in Köpenick aus, schreibt die Magistratsverwaltung. (Foto: Ch. Tschepe)

Streckenlänge insgesamt	171,5 km
- darunter eingleisig	13,3 km
Einfachgleis auf besonderem Bahnkörper	181,0 km
Zahl der Haltestellen (in beiden Richtungen)	766
Haltestellenabstand	0,475 km
Linienlänge	
- im Berufsverkehr	460,3 km
- im Tagesverkehr	380,4 km
Linien (ohne E-Linien)	
- im Berufsverkehr	35
- im Tagesverkehr	28
Mittlere Reisegeschw.	17,3 km/h
Maximaler Zügeinsatz	308
Fahrzeugbestand	1.031 Wagen
Beförderte/Tag	568.000 Pers.
Beförderte/Jahr	207.400.000 Pers.

Kenndaten der Berliner Straßenbahn



Noch endet die Straßenbahnlinie 22 vor dem Märkischen Viertel. Eine Verlängerung nach Westen wird untersucht. (Foto: Ch. Tschepe)

Die Berliner S-Bahn dient vorwiegend der Bewältigung starker Verkehrsströme über mittlere und größere Entfernungen im Stadtgebiet und zum Umland. Die Bahnhofsabstände im S-Bahn-Netz sind relativ groß. Sie ermöglichen eine hohe Reisegeschwindigkeit. Die seit Mitte der 70er Jahre für die Verkehrsanbindung der Neubaugebiete in Ost-Berlin entstandenen Neubaustrecken weisen geringere Bahnhofsabstände auf, um eine günstige Flächenerschließung zu sichern.

Die U-Bahn ist im allgemeinen das Verkehrsmittel für starke Verkehrsströme über kurze und mittlere Entfernungen im Stadtgebiet. Die relativ kurzen Bahnhofsabstände im U-Bahn-Netz sichern eine gute flächenhafte Erschließung. In Abhängigkeit vom Fahrzeugpark ist die Reisegeschwindigkeit in West-Berlin höher als in Ost-Berlin. Seit Ausweitung des U-Bahn-Netzes über das innere Stadtgebiet hinaus (Tegel, Rudow, Spandau, Hellersdorf) werden durch die U-Bahn in Erweiterung ihres bisherigen Aufgabenprofils auch größere Entfernungen bewältigt.

Die Straßenbahn ist seit ihrer Einstellung in West-Berlin im Jahre 1967 nur noch im Ostteil Berlins vorhanden. Sie wird in der Regel für mittlere Verkehrsströme (nicht schnellbahnwürdige Verkehrsströme über der Einsatzgrenze des Omnibusses) über kurze und mittlere Entfernungen im Stadtgebiet eingesetzt. Durch die hohe Konzentration des Wohnungsbaus im Ostraum sehr stark gebündelte Verkehrsströme entstanden, die von der Straßenbahn übernommen werden mußten. Auf einigen Strecken bewältigt die Straßenbahn schnellbahnwürdige Verkehrsbelegungen; dadurch wird die Beförderungsqualität negativ beeinflusst. In West-Berlin müssen U-Bahn und Omnibus zusätzlich die Aufgaben der Straßenbahn mitübernehmen, so daß sich ihre eigentlichen Einsatzbereiche erweitert haben.

Durch den schienengebundenen ÖPNV werden in Ost-Berlin etwa drei Viertel der ÖPNV-Beförderungen durchgeführt. Als Ergänzung zum Schienenverkehr übernimmt der Omnibus in Ost-Berlin überwiegend die feinflächige Erschließung und die Zubringerfunktion zum Schienennetz. In wenigen Relationen in der Innenstadt müssen durch den Omnibus Verkehrsströme bewältigt werden, die stadtbahnwürdig sind. Außerdem existieren einige Omnibusverbindungen in das Umland. Sie korrespondieren nicht mit den regionalen ÖPNV-Netzen. (...)

Die Straßenbahn

Das Straßenbahnnetz in Ost-Berlin ist ein typisches Verästelungsnetz. Vor allem von den Endabschnitten in den Neubaugebieten werden in möglichst viele Stadtteile Direktverbindungen angeboten. Dadurch kommen zu große Zugfolgezeiten für die einzelnen Linien zustande, oder es wird ein unwirtschaftlicher Verkehrseinsatz notwendig. Die Verkehrsbedienung ist aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen auf den einzelnen untereinander vermaschten Streckenabschnitten sehr unregelmäßig. (...) Die stärksten Verkehrsströme liegen auf den Radialen, die ins Zentrum führen. Dort konzentrieren sich ein Viertel der Arbeitsplätze Ost-Berlins. Schwächer sind die Tangenten belegt, die (nach Eröffnung der Bahnhöfe der U-Bahn-Linien 6 und 8 sowie der Nord-Süd-S-Bahn stärker als bisher) als Zubringer zu den Schnellbahnlinien und zur Erschließung der tangentialen Relationen dienen. Aufgrund der politischen Teilung der Stadt enden die Straßenbahnstrecken abrupt im Grenzbereich.

Die bisherigen Planungen sehen vor, kurz- und mittelfristig das Straßenbahnnetz

durch Neubaustrecken zur umfassenden Erschließung der Wohnungsbaustandorte Hellersdorf und Marzahn zu komplettieren und dabei die tangentialen Netzverknüpfungen zwischen den Stadtbezirken Köpenick und Hellersdorf sowie Hellersdorf - Marzahn - Hohenschönhausen herzustellen.

- Neubau zweigleisige Strecke vom Betriebshof Marzahn bis Riesaer Straße:
Durch den Neubau dieser Trasse wird der nördliche Teil des Neubaugebietes Hellersdorf erschlossen. Sie stellt die Verbindung zwischen den Neubaugebieten Marzahn und Hellersdorf her und ist ein Teilstück der zwischen Hellersdorf und Hohenschönhausen geplanten Straßenbahntangente. Die Trasse wird vollkommen auf besonderem Bahnkörper geführt. Am U-Bahnhof Hellersdorf sind optimale Übergangsmöglichkeiten zur U-Bahn geplant. Die Straßenbahntrasse ist im Bau und sollte Ende 1990 in Betrieb genommen werden.

- Neubau der Straßenbahntrasse Stendaler Straße - Straße An der Schule und Ausbau des vorhandenen Streckenabschnitts bis Mahlsdorf Süd:
Durch diese geplante Straßenbahntrasse soll das Köpenicker Straßenbahnnetz mit dem Netz von Marzahn/Hellersdorf verknüpft werden. Um die Verkehrswirksamkeit der Neubaumaßnahme bis Köpenick zu sichern, ist der zweigleisige Ausbau der vorhandenen Straßenbahntrasse zwischen Straße An der Schule und Mahlsdorf Süd notwendig. Danach steht eine qualitativ hochwertige Straßenbahnverbindung aus dem Neubaugebiet Hellersdorf zu den Industriestandorten in Köpenick zur Verfügung. Die neu- und ausgebaute Straßenbahntrasse dient daneben dem Ausflugs- und Erholungsverkehr in den Stadforst Köpenick und zum Müggelsee.

- Neubau Straßenbahntrasse Henneckestraße:
Die Straßenbahntrasse Henneckestraße wird als vorerst letzter Abschnitt die äußere Straßenbahntangente von Marzahn nach Hohenschönhausen verlängern. Sie führt von der Gleisschleife Falkenberg über die Falkenberger Chaussee zur Henneckestraße in Marzahn und bindet in die vorhandene Trasse zur Endstelle Ahrensfelde ein. Die geplante Trasse verläuft ausschließlich auf besonderem Bahnkörper.

Die Planungen gehen vom Erhalt des Straßenbahnnetzes Köpenick aus. Untersuchungen zur Rettung der Pankower Straßenbahn bei Verlängerung der U-Bahn-Linie A in Zusammenhang mit den durch die Grenzöffnung veränderten verkehrlichen Bedingungen und infolge eines gewachsenen Umweltbewußtseins sind im Gange. Langfristig war die Netzentwicklung der Straßenbahn am U-Bahn-Bau orientiert. Alle radialen Strecken mit Ausnahme der Trasse in der Prenzlauer Allee sollten aufgrund ihrer Verkehrsbelegung durch U-Bahnen abgelöst werden. Heute zeigt sich folgender Planungsstand:

- Straßenbahntrasse Schönhauser Allee:
Aufgrund der geringen Nachfrage ist die Straßenbahntrasse Schönhauser Allee nach Verlängerung der U-Bahn-Linie A bis Pankow, Ossietzkyplatz (und mit der Einbindung der Bernauer S-Bahn-Strecke in die S2) als wirtschaftlich nicht mehr vertretbar eingeschätzt worden. Die großen Haltestellenabstände der U-Bahn in der Geschäftsstraße Schönhauser Allee, die Umweltfreundlichkeit des Straßenbahnbetriebes im Vergleich zum Omnibus sowie die vorhandenen Anlagen im Straßenraum sind heute gewichtige Gründe für die Verkehrsplanung, den Weiteren Erhalt der Straßenbahn anzustreben.

- Straßenbahntrasse Greifswalder Straße:

Mit der Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie F (U3) erfolgt die ersatzlose Einstellung der Straßenbahntrasse zwischen Antonplatz (Weißensee) und Mollknoten. Aus Hohenschönhausen bleibt nur die tangentielle Straßenbahnverbindung erhalten, die heute die Straßenbahnlinie 70 herstellt.

- Straßenbahntrasse Leninallee:

Die Kostenexplosion im U-Bahn-Bau führte dazu, für die Linie L neue Überlegungen anzustellen. Da die prognostizierte Nachfrage für die Straßenbahntrasse Leninallee im Grenzbereich des Einsatzes von Stadtbahn und U-Bahn liegt, soll sie zu einer Stadtbahn ausgebaut werden. Vor allem in der Innenstadt müssen dabei abschnittsweise Tunnellösungen gebaut werden. Um bei einer Veränderung der Modalitäten eine spätere Nachnutzung als U-Bahn im Sinne der o.g. U-Bahn-Planung nicht auszuschließen, sollen dem Ausbau der Stadtbahntrasse U-Bahn-Parameter zugrundegelegt werden.

Für die tangentialen Straßenbahnstrecken wurde bisher kein U-Bahn-Ausbau in Betracht gezogen.

Um die Stadtbahn als attraktives, leistungsfähiges Verkehrssystem zu erhalten, ist eine schrittweise Qualifizierung zur Stadtbahn vorgesehen. Das Stadtbahngrundnetz wird aus den Radialen Prenzlauer Allee und Leninallee (einschließlich Zuführungsstrecke Allee der Kosmonauten - Rhinstraße > Herzbergstraße) und den Tangenten Warschauer Straße - Bersarinstraße - Dimitroffstraße - Eberswalder Straße - Bernauer Straße - Invalidenstraße, Bornholmer Straße - Wisbyer Straße - Langhansstraße - Indira-Gandhi-Straße - Jacques-Duclos-Straße - Scharnweberstraße - Weichselstraße - Ostkreuz - Köpenicker Chaussee - Blockdammweg und Zingster Straße - Rhinstraße - Am Tierpark - Hermann-Duncker-Straße - Edisonstraße - Brückenstraße - Grünauer Straße - Sterndamm bestehen. Die übrigen Straßenbahnstrecken werden entsprechend ihrer Bedeutung auch auf Stadtbahnbetrieb umgestellt bzw. mit möglichst hohen Qualitätsparametern als Straßenbahn weiterbetrieben.

Aufgrund der veränderten politischen Situation ist eine Erweiterung bisheriger Planvorstellungen zur Entwicklung der Straßenbahn/Stadtbahn im Interesse der Verknüpfung der ÖPNV-Netzwerke beider Stadtteile erfolgt. Besonders vorteilhaft erweist es sich für die Situation der Straßenbahn in der Innenstadt, die Trassen - für die Stadtbahn ausgebaut - wieder in den Westteil vorzustrecken. Endstellen in ungünstiger Wohnlagen können dann ohne Rückbau des Innenstadtnetzes aufgegeben werden. Andererseits wird eine optimale Anbindung an das gesamtberliner Schnellbahnnetz erreicht:

- Stadtbahnstrecke Bornholmer Straße

Osloer Straße:

Die Trasse der Straßenbahnlinie 3 wird über den Endpunkt Bornholmer Straße im Zuge der Osloer Straße im vorhandenen Mittelstreifen auf besonderem Bahnkörper bis zum U-Bf. Osloer Straße geführt. Die Bösebrücke ist zweigleisig auszubauen. Zwischen den Bezirken Pankow/Prenzlauer Berg und Wedding wird eine direkte Straßenbahnverbindung geschaffen. Sie ist in Richtung U-Bf. Seestraße und weiter zum U-Bf. Amrumer Straße entwicklungsfähig.

- Stadtbahnstrecke Bernauer Straße - Invalidenstraße - S-Bf. Lehrter Stadtbahnhof:
Die Trasse der Straßenbahnlinie 4 soll über die Eberswalder Straße hinaus durch die Bernauer Straße, Invalidenstraße zum Lehrter Stadtbahnhof geführt werden. Die verlängerte Strecke verbindet die Bezirke Prenzlauer Berg und Mitte mit dem Stadtbezirk Tiergarten. Problempunkt ist die Sandkrugbrücke. Beim Neubau muß die zweigleisige Straßenbahntrasse mit realisiert werden. Die Trasse ist in Richtung Turmstraße - Kaiserin-Augusta Allee zum U-Bf. Mierendorffplatz entwicklungsfähig.

Im grenzüberschreitenden Verkehr werden außerdem Trassenverlängerungen aus Rosenthal in das Märkische Viertel, aus Johannisthal zum U-Bf. Zwickauer Damm und aus Adlershof zum U-Bf. Rudow untersucht. Eine Verlängerung der Straßenbahn über die Oberbaumbrücke bzw. zum Flughafen Schönefeld wird nicht unbedingt angestrebt, es sind dazu ebenfalls noch detaillierte Untersuchungen zu führen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001287>.

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