SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Elemente einer Verkehrskonzeption für Berlin

aus SIGNAL 10/1990 (Dezember 1990/Januar 1991), Seite 4-8 (Artikel-Nr: 10001310)

Berliner CDU

Die Berliner CDU-Fraktionen haben die Probleme der zukünftigen Verkehrsbewältigung in Berlin und der Umgebung mit Fachleuten aus Ost und West intensiv diskutiert und legen als Zwischenergebnis der Beratungen die nachstehenden Elemente einer Verkehrskonzeption für Berlin vor. An der Schwelle des nächsten Jahrtausends ist für die Stadt und Region Berlin ein großer Wurf notwendig. Das können die vorgelegten Elemente noch nicht sein. Sie beschreiben vor dem Hintergrund eines großen stadtpolitischen Gesamtkonzepts das mittelfristig Nötige und Machbare für den Bereich der Verkehrspolitik.

A. Grundsätze

- Die Mobilität der Menschen ist Teil ihrer Freiheit. Auch die Behinderten müssen daran teilhaben können. Deshalb müssen gerade in Berlin vielfältige Verkehrsmöglichkeiten innerhalb der Stadt und der Region bestehen. Diese müssen als Gesamtheit behandelt werden, in der die einzelnen Verkehrsträger eine jeweilige zu optimierende Rolle spielen.
Die notwendige Schonung und der Schutz der Umwelt müssen wichtige Elemente zukünftiger verkehrspolitischer Entscheidungen in und um Berlin sein.
Die Berliner CDU verfolgt für die Stadt das Ziel eines Miteinanders der verschiedenen Verkehrsformen. Schon aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen Wege zu Fuß, Radfahren, öffentlicher Personennahverkehr, Wirtschaftsverkehr sowie Auto- und Motorradfahren keine Gegensätze sein.
Darüber hinaus muß bei verkehrspolitischen Maßnahmen die Attraktivität des Wohnens ebenso wie die städtebauliche Verträglichkeit berücksichtigt werden.
Die Metropolenfunktion Berlins und die Stellung der Stadt in der Region erfordern ein verbundenes Konzept für den Nah-, den Regional- und den Fernverkehr, wobei auch für den Regional- und Fernverkehr die Schonung der Umwelt eine wichtige Bedeutung ist.

B. Innerstädtische Verkehrserschließung

a) Öffentlicher Personennahverkehr

Die Berliner CDU will den öffentlichen Personennahverkehr in besonderer Weise fördern, was zu qualitativen wie quantitativen Verbesserungen führen muß. Das bedeutet sowohl eine erhebliche Ausweitung und Verdichtung als auch Modernisierung, Die öffentlichen Personennahverkehrsmittel müssen zunehmend behindertengerecht ausgestattet werden, einschließlich Benutzungsmöglichkeit durch Rollstuhlfahrer. Eine besonders wichtige Aufgabe ist die Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste - besonders in S- und U-Bahnen, aber auch in den Autobussen und Straßenbahnen. Hierfür muß erheblich mehr Personal als bisher zur Verfügung stehen.

Die noch getrennten Berliner Verkehrsbetriebe müssen unter Schaffung ökonomischer Strukturen wieder zusammengeführt werden. Dabei soll die S-Bahn (West) aus dem

Nahverkehrsbetrieb ausgegliedert und als Eisenbahn wieder mit der bisherigen S-Bahn (Ost) verbunden werden. Unabhängig davon soll aber die Einheit der Netzplanung von U- und S-Bahn sichergestellt werden, die bei allen Um- und Neubauten gute Umsteigemöglichkeiten sichern muß. Bis 1993 ist ein Verkehrsverbund zu schaffen, der jeweils in der Stadt und in der Region einen Fahrplan- und Tarifverbund aller öffentlichen Verkehrsträger beinhaltet. Im Stadtgebiet müssen der Eínheitstarif sowie die Netzkarte zu attraktiven Preisen erhalten bleiben.

Das S- und U-Bahn-Netz bildet die Grundlage des innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs und ist durch die Schließung der teilungsbedingten Lücken zu komplettieren. Bei der S-Bahn bedeutet dies hauptsächlich die Wiederherstellung der alten Struktur mit der Ringstrecke und den Radialen. Allerdings müssen veränderte bzw. neu zu erwartende Verkehrsströme bei der S-Bahn-Netz-Ergänzung berücksichtigt, bei Erweiterungen und bei Erneuerungen der Linienführung ebenso wie bei Erweiterungen des U-Bahn-Netzes berücksichtigt werden.

Die S-Bahn soll weiterhin ein in die Region übergreifendes Verkehrsmittel mit größeren Bahnhofsabständen bleiben, während die U-Bahn mit kürzeren Stationsabständen die Innenbezirke erschließt und mit den Randbezirken verbindet. Hierbei entsteht ein dichtes Netz, das durch die Straßenbahn und die Autobusse ergänzt wird. Neben S-, U- und Straßenbahn sowie Autobus müssen auch andere neue, insbesondere flexible Verkehrssysteme in bezug auf ihre Einsatzmöglichkeiten in Berlin untersucht werden. Dies betrifft insbesondere die M-Bahn.

Die Berliner CDU fordert für den S- und U-Bahn-Bereich: - Besonders vordringliche Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Vollrings
Wiederherstellung der Strecken nach Oranienburg über Frohnau, nach Velten über Heiligensee, nach Staaken und Falkensee über Spandau, nach Potsdam über Wannsee, nach Teltow über Lichterfelde Süd und nach Rangsdorf über Lichtenrade.
Anbindung der Strecke nach Bernau an die Nord-Süd-Strecken einschließlich des Umbaus des S-Bahn-Knotenpunktes Gesundbrunnen.
Bau einer S-Bahn-Verbindung vom Potsdamer Platz über Platz der Republik zum Zentralbahnhof (Lehrter Bahnhof).
Wiederherstellung der S-Bahn-Strecke von Neukölln nach Baumschulenweg.
Verlängerung der S-Bahn vom Bahnhof Wartenberg über den Berliner Außenring zum S-Bahnhof Karower Kreuz (Anschluß nach Bernau) und Weiterfürung auf der Strecke nach Hohen Neuendorf/Oranienburg.
Umbau und Modernisierung des S-Bahnhofs Ostkreuz.
Wiedereröffnung der U-Bahn-Linie 2 (teilweise A) von Ruhleben zwischen Wittenbergplatz und Wilhelmstraße (heute: Otto-Grothewohl-Straße) und Verlängerung dieser Linie über Vinetastraße nach Pankow-Kirche mit Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn am Bahnhof Pankow.
Baldmöglíche Verlängerung der Bahnsteige auf der U-Bahn-Linie 6 zwischen Reinickendorfer Straße und Kochstraße für 6-Wagen-Züge.
Wiederherstellung der U-Bahn-Linie 1 vom Schlesischen Tor über die instandzusetzende Oberbaumbrücke bis Warschauer Brücke mit besseren Umsteigemöglichkeiten zum S-Bahnhof Warschauer Straße als vor der Teilung.
Zügige Vollendung des Baues der U-Bahn-Linie 8 zum Märkischen Viertel und im Süden ihre vordringliche Verlängerung zum S-Bahnhof Hermannstraße.
Vorrangiger Bau einer U-Bahn-Linie vum Alexanderplatz über Rathaus, Französische

SIGNALARCHIV.DE

Straße, Platz der Republik zum Zentralbahnhof an der Invalidenstraße.
Vorrangiger Bau der geplanten U-Bahn-Verbindung vom Alexanderplatz über Greifswalder Straße nach Weißensee - evtl. mit einem Abzweig nach Hohenschönhausen.
Bau einer U-Bahn-Linie von Marzahn über die heutige Leninallee, die Mollstraße, die heutige Wilhelm-Pieck-Straße zur Invalidenstraße (Zentralbahnhoi) und weiter zum U-Bahnhof Turmstraße.
Verlängerung der U-Bahn-Linie 9 von Rathaus Steglitz nach Lankwitz-Kirche.
Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 von Rudow nach Schönefeld.

Straßenbahnen können ein besonders leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrssystem sein. Deshalb muß das in der Stadt vorhandene Straßenbahnnetz dringend modernisiert werden. Die Weiterführung von Strecken in den bisherigen Westteil Berlins ist kritisch zu prüfen, wobei darauf geachtet werden muß, daß die Straßenbahn möglichst über einen separaten Gleiskörper verfügt.

Die CDU fordert für die Straßenbahnen in Berlin: - Kritische Überprüfung des vorhandenen Straßenbahnnetzes im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern (z.B. in der Friedrichstraße).
Neuordnung und nötige Ergänzungen des vorhandenen Straßenbahnnetzes, soweit eigene Gleiskörper zur Verfügung stehen (z.B. im Westteil der Stadt von der Bornholmer Straße/Bösebrücke bis Osloer/Residenzstraße und im Ostteil vom S-Bahnhof Mahlsdorf über Hönower Straße bis Riesaer Straße in Hellersdorf).
Mittelfristige Einführung von modernen Niederflur-Zweirichtungszügen zur Schaffung einer neuen Berliner Stadtbahn.

Außerhalb des Netzes der Schienenverkehrsmittel muß der öffentliche Personennahverkehr von einem differenzierten Autobusnetz getragen werden, das möglichst eng mit dem Schienennetz zu verknüpfen ist.

Für den Autobusverkehr in Berlin fordert die Berliner CDU: - Modernisierung des Wagenparks, d.h, mit mehr Komfort und größerem Sitzplatzangebot für die gesamte Stadt. Dabei müssen in Zukunft alle Möglichkeiten (bis hin zum Elektroantrieb) ausgeschöpft werden, um die Autobusse umweltfreundlicher zu machen.
In geeigneten Straßen sind zur Beschleunigung der Autobusse weiterhin Busspuren anzulegen. Dies wiederum bedeutet die Notwendigkeit der Schaffung von zusätzlichen Abstellplätzen angesichts des durch die Busspuren notwendigen Wegfalls von Parkplätzen.
Bisher angelegte Busspuren, die - wie auf dem Kurfürstendamm und in der Leipziger Straße - den Verkehrsablauf überwiegend stören, sind wieder abzuschaffen. Die zu erhaltenden müssen in bezug auf ihre Länge und ihre Geltungszeit überprüft werden.
Schaffung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen wie beispielsweise durch Busschleusen.
Entwicklung eines computergestützten Leitungsystems für die Autobusse in Berlin.

SIGNALARCHIV.DE

C. Regional- und Fernverkehr

Die Berliner CDU fordert die intensive Entwicklung des Schienenverkehrs von und nach Berlin. Dies soll im Personen- wie im Güterverkehr verstärkt eine umweltschonende Alternative zum Personen- und Gütertransport durch andere Verkehrsträger im Regional- und Fernverkehr eröffnen. Auch kann dadurch der Gütertransport im kombinierten Verkehr Straße/Schiene verbessert werden. Durch Hochgeschwindigkeitsstrecken kann überdies eine wesentlich schnellere Reisemöglichkeit als mit dem Kraftfahizeug geschaffen werden, die bis zu 500/600 km auch mit dem Flugzeug konkurrieren kann.

a) Regionalverkehr auf der Schiene

Die S-Bahn hat im engeren Regionalverkehr bis etwa 30 km vom Stadtzentrum noch größere Bedeutung als im Stadtverkehr. Deshalb sind die Lücken zwischen dem Westteil der Stadt und dem Umland wieder zu schließen. Die Radialstrecken sind möglichst durch die Stadt zu einem außerhalb liegenden Endpunkt zu führen.

Das S-Bahn-Netz muß durch einen ebenfalls elektrifizierten Regionalschnellverkehr auf den Ferngleisen nach dem Vorbild der früheren Bankierszüge Potsdam - Berlin ergänzt werden. Die betreffenden Züge sollen mit hoher Geschwindigkeit fahren, nur an wenigen Punkten halten und dadurch die schnelle Erreichbarkeit Berlins aus dem weiteren Umland verbessern. Die Endpunkte dieses Regionalverkehrsnetzes könnten die Städte Brandenburg, Neustadt (Dosse), Neuruppin, Gransee, Eberswalde/ Bad Freienwalde, Müncheberg, Fürstenwalde (Spree) / Frankfurt (Oder), Spreewald/Cottbus und Jüterbog sein.

b) Regional- und Fernverkehr der Eisebahn

Berlin wird als künftige Hauptstadt Deutschlands und europäische Metropole seine Rolle als ein Zentrum des europäischen Eisenbahnnetzes wiedererlangen. Das erfordert die Erschließung Berlins durch elektrifizierte InterRegio- und Fernverbindungen einschließlich Hochgeschwindigkeitsstrecken nach allen wichtigen Richtungen. Wegen dieser großen Bedeutung der Eisenbahn für die Zukunft Berlins dürfen die vorhandenen Trassen und sonstigen Betriebsgelände der Eisenbahn planerisch nicht umgewidmet werden. Zwischennutzungen sind nur akzeptabel, wenn sie kurzfristig wieder beseitigt werden können.

Die Schnellbahnstrecken in Nord-Süd-Richtung sollen gebündelt über Lichterfelde und den Bereich Papestraße in das Stadtzentrum und weiter nach Norden geführt werden, wo südlich des Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs in tiefer Lage ein Zentralbahnhof geschaffen werden sollte, in den auch die von Norden, Nordosten und Nordwesten kommenden Züge über Gesundbrunnen und Jungfernheide einlaufen können. Der zentrale Stadtbereich muß durch einen Tunnel mit vier Gleisen für den Regional- und Fernverkehr aus dem Raum Schöneberg bis zum Zentralbahnhof unterquert werden.

Die Züge des Ost-West-Verkehrs auf der Stadtbahn müssen durch den Naubau eines Bahnsteigs am Lehrter Stadtbahnhof (auch dieser wäre Teil des Zentralbahnhofs) mit der Nord-Süd-Relation verknüpft werden. Die schon geplante

SIGNALARCHIV.DE

Hochgeschwindigkeitsstrecke in West-Ost-Richtung soll die Stadtbahntrasse benutzen, die durchgehend wieder zweigleisig ausgebaut werden muß, Allerdings sind auch Zugführungen von Westen bzw. Nordwesten über Jungfernheide zur Nord-Süd-Strecke vorzusehen.

Verkehrshalte für InterRegio- und andere Fernzüge in Ost-West-Richtug sollen die Bahnhöfe Charlottenburg, Zoologischer Garten, Lehrter Bahnhof, Friedrichstraße sowie der derzeitige Hauptbahnhof (Schlesischer Bahnhof) sein. Die Züge sollen dabei jeweils durch die Stadt zu dem entsprechenden Endpunkt geführt werden. Für die Regional- und Fernverkehre in Nord-Süd-Richtung sollen an den Bahnhöfen Papestraße, Potsdamer Platz und Gesundbrunnen neue Verkehrshalte geschaffen werden.

Die Berliner CDU fordert als vordringlichste Maßnahme zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin: - Schneller Beginn der Bauarbeiten für die beschlossene Hochgeschwindigkeitstrecke nach Niedersachsen.
Schließung aller Lücken der Eisenbahnstrecken in das Umland an der Stadtgrenze.
Schnelle zweigleisige Durchbindung der Personenzüge in Richtung Halle und Leipzig über Drewitz und Rehbrücke.
Schrittweise Elektrifizierung der Stadtbahn sowie der wichtigsten Fernstrecken bis zu den schon elektrifzierten Streckenteilen der Deutschen Reichsbahn.
Schnellstmögliche Planung und Bau eines viergleisigen Eisenbahntunnels von Schöneberg zum Gelände nördlich des ehemaligen Lehrter Bahnhofs.
Bau eines Zentralbahnhofs an der Invalidenstraße mit Umsteigemögliclikeiten zur Stadtbahn.
Vollzweigleisiger Ausbau (mit Elektrifzierung) der Frnmstrecke nach Hamburg.

Die Güterverkehrsströme, die Quelle und Ziel nicht in Berlin haben, sind über den Berliner Außenring um die Stadt herumzuführen. Es ist zu prüfen, ob Seddin die Rolle eines zentralen Rangierbahnhofs für Berlin übernehmen kann. Eine denkbare Alternative wäre die Verteilung der Rangiervorgänge auf Seddin, Wustermark und Berlin-Wuhlheide. In beiden Fällen wären die innerstädtischen Rangierbahnhöfe Pankow, Tempelhof oder Schöneweide zu schließen.

Die Schaffung mehrerer Güterverteilzentren sowie die Errichtung von neuen leistungsfähigen Umschlagstellen für den kombinierten Verkehr in der Stadt einschließlich der Rollenden Landstraße sind zu prüfen. Auch die Möglichkeit eines zentralen Frachtenzentrums im Süden der Stadt bedarf der Untersuchung.

F. Ausblick

Die vorstehenden Elemente einer Verkehrskonzeption für Berlin sind die Grundlage der Verkehrspolitik der Berliner CDU für die nächsten Jahre. Einer Politik, die auf Erhalt und Pflege der Umwelt achten, langfristig sparsam mit den Ressourcen umgehen und den Wünschen und Interessen der Berliner und ihrer Besucher entprechen soll. Das bedeutet insbesondere die Berücksichtigung der zunehmenden Mobilität der Bürger wie auch der Notwendigkeit des Gütertransports im Nah- und Fernbereich. Berlin muß sich bei der Lösung dieser Aufgaben der modernsten

Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung bedienen. Gleichzeitig muß die Stadt intensiv mit dem umgebenden Land Brandenburg sowie mit der ganzen Republik zusammenarbeiten. Nicht zuletzt, weil die nötigen Mittel für die Lösung der Verkehrsprobleme der Hauptstadt Berlin und ihrer Region die Finanzkraft der Stadt bei weitem überfordern werden. Berlin muß auch in Zukunft als nationale Verpflichtung gesehen und behandelt werden.

*

(IGEB) Bei verkehrspolitischen Maßnahmen soll u.a. «die städtebauliche Verträglichkeit berücksichtigt werden", fordert die Berliner CDU. Zeigt sich hier ein ernsthaftes Umdenken, oder hat der Wolf Kreide gefressen, weil die vorstehend auszugsweise abgedruckte Broschüre ja mitten im Wahlkampf erschienen war? Daß die Berliner CDU sich weiterhin weigen, zumindest für Teilbereiche den Vorrang der umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsmittel anzuerkennen und stattdessen weiterhin die Gleichrangigkeit aller Verkehrsmittel fordert sowie umfangreiche Straßenneu- und -ausbaupläne entwirft, zeigt jedenfalls, daß die Berliner CDU noch nicht so weit ist, wie ihre Partetfreunde in anderen Städten.

Betrachtet man nur die Ausführungen zum wentlichen Nahverkehr; so kann man allerdings durchaus einige erfreuliche Aspekte entdecken. Daß die S-Bahn breiten Raum einnimmt, daß die Straßenbahn wie selbstverständlich erhalten bleibt, daß die U-Bahn dort wieder fahren soll, wo heute noch die M-Bahn im Wege steht, und daß die Sicherheit der Fahrgäste durch mehr Personal verbessert werden soll, das sind keine klassischen CDU-Positionen. Schaut man dann auf die Einzelmaßnahmen, so gibt es Defizite, die wahrscheinlich nur ein Versehen und keine Politik sind, denn die CDU wird hoffentlich nicht ernsthaft auf die Wiederherstellung des S-Bahn-Ringes zwischen Sonnenallee und Treptower Park verzichten wollen - auch wenn diese in ihrer Maßnahmeliste fehlt. Sicher kein Zufall dagegen sind die über die Auflistung der Einzelmaßnahmen deutlich werdenden Unterschiede bei der Bewertung der U-Bahn. Zwar übt sich auch die CDU-West nicht gerade in Zurückhaltung, doch was ihre Partetfreunde aus dem Osten an Projekten eingebracht haben, noch dazu als «vonrangig", läßt jeden Realitätssinn vermissen.

Nicht besonders ergiebig sind die Ausführungen der CDU zum öffentlichen Fernverkehr. Positiv werten kann man, daß die CDU fast alle Aus- und Neubaupläne die Eisenbahn in ihr Programm aufgenommen hat, Negativ zu werten ist jedoch, daß der CDU praktisch überhaupt nichts eingefallen ist, was nicht ohnehin schon erörtert und in der Mehrzahl der Fälle auch schon längst abgestimmt und beschlossen ist. Kritisch zu sehen ist die Forderung nach elektrifziertem Regionalschnellverkehr, falls die CDU die Elektnfizierung zur Voraussetzung macht. Denn ein attraktiver Regionalverkehr kann und muß sehr viel schneller kommen, als die Elektrifizierung der Strecken.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001310.

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