

■ Nahverkehr

Straßenbahnkonzept: Senator muß nachsitzen

aus SIGNAL 08/1991 (Oktober 1991), Seite 5-14 (Artikel-Nr. 10001430)
IGEB

Die unendliche Geschichte der Berliner Straßenbahnplanung ist um ein kurioses Kapitel verlängert worden. Seit Ende 1990 liegen dem Verkehrssenator zahlreiche Gutachten zur Berliner Straßenbahn als Grundlage für sein Senatskonzept vor. Doch das versprochene Konzept kam nicht. Zuletzt hatte Senator Haase es für den August und schließlich für den September angekündigt. Auch dieser Monat schien ergebnislos zu verstreichen, da berichtete der Berliner Tagesspiegel über wesentliche Ergebnisse des Senatskonzeptes, begleitet von einem Kommentar unter der Überschrift Konzept(los) und mit der Schlußbemerkung: ... sollten sich die Verantwortlichen wenigstens an anderer Stelle informieren, wenn sie keine eigenen richtungsweisenden Ideen entwickeln können. Die Zeiten, in denen Berlin auf dem Verkehrssektor Vorbild war, sind vorbei. Das saß. Der verschreckte Senator verzichtete auf die Präsentation seines fertigen Konzeptes und versprach eine Überarbeitung, natürlich ohne Terminnung. Da der Senator also wieder die öffentliche Diskussion scheut, hat sich die IGEB entschlossen, das zurückgezogene Konzept ausführlich zu dokumentieren und zu kommentieren. Denn zum einen enthält es trotz vieler Widersprüche, Unverbindlichkeiten und Hintertüren auch wichtige Fakten und unterstützenswerte Positionen, die es festzuhalten gilt, zum anderen soll für alle nachprüfbar sein, ob das nächste Konzept wirklich besser ist.

Vorgesehen war jetzt ohnehin nur die Vorlage der ersten von drei Stufen des Straßenbahnkonzeptes. Damit sollten vor allem die Eckpfeiler des künftigen Systems hinsichtlich des Fahrzeugparks, des Ausbaustandards und der Betriebsführung festgelegt werden. Die erforderliche Gesamtnetz-Konzeption wurde vertagt, so auch die Entscheidung über die Erhaltung großer Teile des vorhandenen Straßenbahnnetzes, insbesondere in den Bezirken Mitte und Pankow, obwohl gerade hierzu Gutachterurteile und -empfehlungen vorlagen. Das Vertagen statt Entscheiden zeigt, daß die fundamentalen Straßenbahn-Gegner innerhalb der Senatsverkehrsverwaltung ihre wahren Ziele jetzt noch nicht offenlegen konnten oder wollten und gehofft haben, daß durch das Ausbleiben von Modernisierung und Erweiterung des Netzes Fakten zu Lasten der Tram geschaffen werden. Denn für die Erarbeitung der wichtigen 2. oder gar der 3. Stufe des Konzeptes wurden keine Termine benannt. Eine ähnliche Politik ist aus dem Wohnungsbau bestens bekannt: geübte Spekulanten beschränken sich auf kosmetische Maßnahmen am Haus und lassen einen Altbau so lange verkommen, bis Abriß und Neubau nachweislich billiger sind als die Modernisierung.

Nun noch zwei Hinweise zur weiteren Lektüre: Um die Zitate aus der Arbeit des Verkehrssenators von den Bewertungen der IGEB eindeutig unterscheiden zu können, sind alle Zitate in Normalschrift und alle Bewertungen kursiv gesetzt. Das Ziel der Eindeutigkeit ist ferner der Grund, daß nachfolgend, auch in den Zitaten, der Begriff «Straßenbahn» und nicht der vom Senat gebrauchte Begriff "Stadtbahn" benutzt wurde. Der Begriff "Stadtbahn" ist in Berlin für die berühmte, über 100 Jahre alte Eisenbahnstrecke quer durch die Berliner Innenstadt vergeben.



Einstieg in den Bremer Niederflur-Straßenbahnwagen. Die Entscheidung für das Bremer Fahrzeug ist richtig. Allerdings sollten keinesfalls 27 m lange Fahrzeuge bestellt werden, da diese für die in Berlin vorhandenen 50 m langen Haltestellen zu kurz bzw. bei Doppeltraktion zu lang sind. (Foto: T. Staeck)



Chausseestraße nördlich der Invalidenstraße. Aufgabe bzw. Erhalt noch offen stehen in Verkehrssenator Haases Konzept über diesen Streckenabschnitt. Noch schlechter sieht es für den Abschnitt südlich der Invalidenstraße aus: Er soll stillgelegt werden. (Foto: IGEB)



Invalidenstraße Ecke Chausseestraße. Das rechte, denkmalwerte Haus dürfte für Straßenverbreiterungspläne ein schwer zu überwindendes Hindernis sein. Deshalb kann die vom Senator angestrebte Verbesserung für den Autoverkehr nur mit einer Beseitigung der Straßenbahn erreicht werden. (Foto: J. Hartl)



Invalidenstraße Ecke Schwarzer Weg. Wo einst eine Straßenbahn fuhr, soll sie zukünftig keinen Platz mehr haben. Der 1. Halbring soll am S-Bf. Nordhanhof enden und höchstens als U-Bahn nach Westen weitergeführt werden. (Foto: Ch. Tschepe)



Fahrzeuge

«Für Berlin ist die Beschaffung eines Straßenbahnfahrzeugs mit 100% Niederfluranteil vorgesehen. Diesser Fahrzeugtyp sichert den bequemen Einstieg, auch für behinderte Fahrgäste, und einen guten Fahrgastfluß; er trägt so nachweislich zur Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten und damit zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit bei. im Unterschied zu anderen Straßenbahnfahrzeugen kann hier auf einen umfangreichen Umbau von Haltestellenanlagen (Hochbahnsteige) verzichtet werden.

Eine Erhöhung des Platzangebotes Pro Zugeinheit hängt vor allem von Breite und Länge der Wagen ab. Daher war im Rahmen der ursprünglichen Überlegungen für ein Straßenbahnkonzept in Berlin ein 2,65 m breiter Straßenbahnwagen zur Diskussion gestellt worden. Obwohl dieses Fahrzeug hinsichtlich der Gesamtkapazität und des Sitzplatzanteils am günstigsten wäre, sprechen schwerwiegende Gründe gegen seine Einführung in Berlin: - Für den Einsatz des 2,65 m breiten Fahrzeuges müßten die Gleismittenabstände des Straßenbahnnetzes (in der Regel 2,60 m) auf mindestens 3,05 m vergrößert werden. Dies wäre nur bei umfangreichen Eingriffen in die Bebauung (z.B. in Schönevide) und damit nicht mehr in mittelfristigen Zeiträumen möglich. Wegen der Langfristigkeit des Einführungszeitraumes wäre ein Mischbetrieb zwischen den vorhandenen 2,20 m breiten und den neuen 2,65 m breiten Fahrzeugen für einen langen Zeitraum nicht vermeidbar und würde einen beträchtlichen baulichen und betrieblichen Aufwand insbesondere in den Haltestellenbereichen erfordern. Ein 2,65 m breites Fahrzeug mit 100% Niederfluranteil ist zudem gegenwärtig nicht verfügbar; es müßte noch gebaut und in der Praxis erprobt werden.

... Die Forderung nach größtmöglicher Beförderungskapazität verbunden mit höherem Sitzplatzanteil, Niederflurtechnik, großer betrieblicher Freizügigkeit bei wirtschaftlicher Leichtbauweise läßt sich unter den konkreten Berliner Verhältnissen nie in vollem Umfange umsetzen, weil sich dafür die vorhandenen Straßenräume als nicht ausreichend erweisen und die zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen den Stadtorganismus erheblich beeinträchtigen würden. Der Abschluß der Ausbaumaßnahmen würde beim Bestehen auf optimalem Fahrzeugstandard (im Oberflächenverkehr oder als Tunnellösung) in nicht mehr überschaubare Zeiträume hinausgeschoben.

Bei Neubeschaffungen wird deshalb nunmehr unter Berücksichtigung der o.g. Abwägung von einer Fahrzeugbreite von 2,30 m ausgegangen. Wichtig ist hier auch, daß ein 2,30 m breites Fahrzeug mit 100% Niederfluranteil bereits mit Erfolg erprobt ist: das Bremer Niederflurfahrzeug. Alle weiteren Kombinationen der Breite (und auch der Länge) mit 100% Niederfluranteil müßten erst konstruiert und in Praxis getestet werden.

Die vorhandenen Gleismittenabstände im Berliner Netz reichen in der Regel für 2,30 m breite Fahrzeuge aus, das Lichtraumprofil erfordert ggf. den Ausbau im Gleisbogen.

Das Bremer Niederflurfahrzeug hat eine Länge von 27 m und ermöglicht

Zugbildungen in Doppeltraktion (Zuglänge 54 m). ... Für den Einsatz von Doppeltraktionen müßten die vorhandenen 50 m langen Einfach- und die 100 m langen Doppelhaltestellen auf 60 bzw. 120 m ausgebaut werden, was bei den Doppelhaltestellen z.T. aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten erhebliche Probleme aufwerfen dürfte. ... Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Wagenlänge z.B. auf ca. 24 m festzulegen. Damit könnten bei Doppeltraktionen Zuglängen von 48 m im Hinblick auf die vorhandenen Haltestellen problemlos realisiert werden. Dem Vorteil des 24 m langen Fahrzeuges stünde jedoch als Nachteil gegenüber, daß die Beförderungskapazität pro Wagen gegenüber dem 'Original'-27-m-Fahrzeug reduziert würde. Außerdem könnte eine solche Variante des Bremer Niederflurfahrzeugs u.U. mit Kostensteigerungen und mit Unwägbarkeiten für den Einsatz verbunden sein.

Obwohl Zweirichtungsfahrzeuge im Netz eine besonders freizügige Betriebsführung zulassen, könnte ein Teil der neu zu beschaffenden Fahrzeuge auch Einrichtungsfahrzeuge sein, um trotz 2+1 Bestuhlung je Sitzreihe den Sitzplatzanteil so hoch wie möglich zu gestalten. Da im östlichen Teil der Stadt genügend Gleisschleifen zur Verfügung stehen, sind keine betrieblichen Engpässe zu erwarten. Für die Anbindung der City und die Vorstreckungen in die westlichen Bezirke sowie für Bauzustände muß zur Vermeidung der Gleisschleifen an Endhaltestellen jedoch ein entsprechender Anteil der Neubaufahrzeuge auf jeden Fall für den Zweirichtungsbetrieb ausgerüstet sein.

Das neue Straßenbahnfahrzeug für Berlin wird also den folgenden Standards entsprechen müssen, um den konkreten Berliner Einsatzbedingungen und den Anforderungen an das übliche Straßenbahnniveau so gut wie möglich gerecht zu werden: - Niederflurtechnik, 100%,
Fahrzeugbreite 2,30 m,
Fahrzeuglänge ca. 27 m,
Zweirichtungs- und Einrichtungsfahrzeuge."

Mit ihren insgesamt positiv zu bewertenden Überlegungen zum zukünftigen Berliner Straßenbahnfahrzeug entspricht die Senatsverkehrsverwaltung weitgehend den Forderungen der Berliner Fahrgastverbände und Verkehrsinitiativen (vgl. u.a. [SIGNAL 7/91](#)). Bei ihrer Betrachtung des in der Tat vorbildlichen Bremer Fahrzeuges ist der Verkehrsverwaltung allerdings entgangen, daß dieser Fahrzeugtyp wegen seines modulhaften Aufbaus z.B. auch als 8-achsiges Fahrzeug gebaut werden kann. So haben die Bremer Stadtwerke bereits vor einem Vierteljahr das Serienfahrzeug als Achtachser bestellt, und zwar nicht nur, weil damit eine erheblich größere Platzkapazität zur Verfügung gestellt wird, sondern auch, weil damit die Anschaffungskosten pro Platz merklich gesenkt werden können. Ein solches ca. 36 m langes Fahrzeug wäre auch für Berlin sehr viel geeigneter, da die vorhandenen Haltestellenanlagen ohne Umbau besser ausgenutzt werden könnten und da bei Doppeltraktion ein dann 72 m langer Zug die gesetzlich zulässige Zuglänge von 75 m beinahe optimal ausnutzen würde. Eine solche Zuglänge ist jedoch erst mittel- bis langfristig noch Ausbau der Haltestellen, einsetzbar. Möglich ist sogar auch der Bau eines 10-achsigen Fahrzeugs mit ca. 45 m Länge, das unter dem Gesichtspunkt der optimalen Ausnutzung der vorhandenen 50 m langen Haltestellen die günstigste Lösung darstellen würde.

Welche Lösung auch immer gewählt wird, eines ist sichert: Unter dem Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit, der ja als Begründung für die U-Bahn-Option bei den Radialen Leninallee und Greifswalder Straße angeführt wird, stellt das vorgesehene 27-m-Fahrzeug die ungünstigste aller möglichen Varianten dar.

An einem anderen Punkt ist das Verkehrskonzept weniger konkret, obwohl gerade hier kurzfristige Entscheidungen notwendig wären. Unverzichtbar ist die Modernisierung eines Teils des relativ jungen Tatra-Wagenparks denn auch im Falle einer zügigen Beschaffung von Neubaufahrzeugen werden die Tatra-Fahrzeuge noch über die Jahrhundertwende hinaus eingesetzt werden müssen. Der Bund hat für die nächsten beiden Jahre umfangreiche Gelder zur Modernisierung der Alt-Fahrzeuge aus DDR-Zeiten zur Verfügung gestellt. Und während andere Städte wie Schwerin oder Dresden schon Sanierungskonzepte für ihren gesamten Altwagenbestand ausgearbeitet haben, drohen diese Gelder wegen Unfähigkeit des Senates an Berlin vorbeizufließen.

Betrieb

Wichtige Aussagen beinhaltet das Konzept zu zahlreichen betrieblichen Aspekten für die Berliner Straßenbahn der Zukunft:

"Gegenüber dem herkömmlichen Straßenbahnbetrieb wird sich die Betriebsführung ... deutlich unterscheiden. So wird vor allem eine höhere Reisegeschwindigkeit erreicht durch - die Neugestaltung des Liniennetzes und die Optimierung der Zugfolge, den Ausbau der eingleisigen Streckenabschnitte, die weitgehende Bevorrechtigung der Straßenbahn gegenüber dem übrigen Straßenverkehr.

Außerdem wird die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Straßenbahnnetz verbessert durch - den Einsatz wenig stör anfälliger und zum Teil für den Zweirichtungsbetrieb ausgestatteter Fahrzeuge und die bessere Überwachung und Steuerung des Betriebes mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem.

Ein wichtiges Kriterium der neuen Straßenbahnqualität in Berlin wird die im Vergleich zum Ist-Zustand deutlich höhere Reisegeschwindigkeit sein. Die mittlere Reisegeschwindigkeit im Gesamtnetz der Straßenbahn liegt nach Angaben der BVB z.Z. bei 17,4 km/h. ... Nach Möglichkeit soll die gegenseitige Behinderung der Bahnen untereinander und ihre Beeinträchtigung durch den übrigen Straßenverkehr minimiert werden, um kurze Reisezeiten auf den stark belasteten Strecken zu erreichen. Dafür ist in erster Linie eine Neugestaltung des Liniennetzes notwendig. Eine weitere Verkürzung des Reisezeiten soll durch den zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Streckenabschnitte in Mahlsdorf und in Adlershof erreicht werden.

Um die Behinderungen der Straßenbahn durch den übrigen Straßenverkehr einzuschränken, müssen außerdem schrittweise alle Strecken untersucht und Lösungen für die Knotenpunkte erarbeitet und umgesetzt werden, damit vor allem in den stark belasteten City-Relationen und auf den wichtigsten Tangenten die Bahn

bevorrechtigt wird.

Günstig wäre es für die Straßenbahn, die Zahl der Überfahrten über den Gleiskörper zu vermindern und in diesem Zusammenhang das Linksabbiegen möglichst zu verbieten. Diese Absichten stehen aber den Überlegungen entgegen, durch Zulassung des Linksabiegens an allen in Frage kommenden Knotenpunkten im Straßennetz den Anteil der überflüssigen Kfz-Fahrten zu senken; ...

Da die Bevorrechtigung der Straßenbahn nur zu Lasten des übrigen Straßenverkehrs möglich ist, entsteht ein Zielkonflikt, insbesondere auch im Hinblick auf den Fußgänger als Straßenverkehrsteilnehmer. Die verkehrsplanerische Zielvorstellung für diesen beinhaltet nämlich, möglichst durchgängige Fußgängerführungen auch über breite Straßen anzustreben. Hier ist jeweils eine auf die örtlichen Besonderheiten eingehende Abwägung notwendig, um bei weitgehender Wahrung der gegenseitigen Interessen der Verkehrsarten eine größere Bevorrechtigung für die Bahn zu erreichen: Für den Fußgänger wird als Kompromiß z.Z. die Möglichkeit einer Signalisierung im Gleisbereich angestrebt, die nur in Betrieb geht, wenn unmittelbar eine Straßenbahnfahrt erfolgt ...«

In diesem Kapitel wird es deutlich, warum es in der Senatsverkehrsverwaltung - und nicht nur dort - einige vehemente Gegner der Straßenbahn gibt: Die auch vom Verkehrssenator als notwendig anerkannten Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahn erfordern teilweise Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Dieser Zielkonflikt besteht jedoch keineswegs "insbesondere" zwischen Straßenbahn und Fußgängern, wie die Verwaltung schreibt, sondern insbesondere zwischen Straßenbahn und Auto. Deutlich benannt wird dieser Zielkonflikt erst am Ende des Senatskonzeptes unter Maßnahmeprioritäten (s. dort). Doch schon in diesem Kapitel ist erkennbar, daß die Verwaltung eine Beschleunigung der Straßenbahn zu Lasten des Autos scheut. Begründet wird dies mit dem verlogenen Argument der Vermeidung überflüssiger Autofahrten. Dabei ist längst erwiesen, daß die Erleichterung des Autofahrens nicht zu weniger, sondern zu mehr Umweltbelastungen durch mehr Autoverkehr führt.

Fahrgastinformation und Abfertigung

«Für den zukünftigen Straßenbahnbetrieb sind die gegenwärtig üblichen Formen Fahrgastinformation, die sich im wesentlichen auf die Haltestellenbereiche beschränken, nicht ausreichend. So sollen dem Fahrgast u.a. an wichtigen Haltestellen Fahrplanabweichungen und größere Betriebsstörungen durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem in geeigneter Form, ggf. auch als Ansage, Übermittelt werden. Die Fahrgastabfertigung ist so zu organisieren, daß der Verkauf von Fahrkarten möglichst wie bei den Schnellbahnen im Vorverkauf erfolgt. Die Haltestellen sind entsprechend auszustatten. Gegen eine Abfertigung im Fahrzeug am Automaten bestehen keine Bedenken; auf eine Kassierung durch den Fahrzeugführer muß unbedingt verzichtet werden, weil sonst die Abfertigungszeit nicht mehr kalkulierbar ist und damit die Vorteile einer gesteuerten Bevorrechtigung der Straßenbahn verloren gehen. Die Fahrtzielanzeige, die Haltestellenanzeige und die akustische Ansage gehören zur Information in und am Straßenbahnzug.»

In diesem Kapitel werden wichtige Aspekte angesprochen. Es ist aber

bezeichnenderweise das kürzeste und muß noch ergänzt werden, u.a. auch um das Thema Fahrgastsicherheit.

Entwicklung des Netzes

1. Radiale Leninallee

«Die Radiale Leninallee soll zu leistungsfähigen Stadtbahntrasse ausgebaut und in der ersten Stufe des Straßenbahnkonzeptes direkt an den Alexanderplatz angebunden werden. Hierzu wird die Verlängerung der Trasse (Neubau) ab Prenzlauer Tor durch die Karl-Liebknecht-Straße zum S- und U-Bahnhof Alexanderplatz vorgesehen. ...

In dem Abschnitt zwischen der Vulkanstraße und der Leninallee/Oderbruchstraße wird längerfristig eine Führung der Trasse direkt über die Leninallee (Neubau) in Betracht gezogen. Züge zum Alexanderplatz aus Marzahn und Hohenschönhausen werden wegen des Fehlens der Wendeschleife am neuen Endpunkt nur aus Zweirichtungsfahrzeugen bestehen können.

Längerfristig ist an eine Weiterführung der Straßenbahn ab Prenzlauer Tor durch die Wilhelm-Pieck-Straße - Brunnenstraße - Invalidenstraße in Richtung Lehrter Bahnhof gedacht.

Eine Alternative zur Straßenbahn auf dieser Radiale wäre durch eine neue U-Bahn gegeben, die allerdings auch zwischenzeitlich nicht am Alexanderplatz enden würde, sondern in Züge der Leninallee über Rosenthaler Platz zum Lehrter Bahnhof bzw. westlich davon verlängert werden müßte [also den Alex nicht mehr erreicht!]. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich diese Trasse im Vergleich zu den übrigen in Frage kommenden neuen U-Bahn-Linien als nicht unbedingt vordringlich erweisen würde."

Typisch Berlin: Ausbau zur leistungsfähigen Straßenbahn, aber die Hintertür zur U-Bahn wird offengehalten. Zu kritisieren ist ferner die Führung aus der Leninallee in die Karl-Liebknecht-Straße, was eine regelrechte Umfahrung des Alexanderplatzes bedeutet. Ein akzeptables Umsteigen kann an dieser Stelle zur S-Bahn nur mit einigem baulichen Aufwand und zur U-Bahn gar nicht realisiert werden. Mindestens 250 m Fußweg sind zwischen der geplanten Endstelle der Tram und den drei U-Bahn-Linien zurückzulegen, was selbst für durchschnittliche Fußgänger (nicht gehbehindert, mit Kindern oder schwerem Gepäck) rund 4 Minuten Fußweg bedeutet.

Daß die Senatsverkehrsplaner diese Lösung vorschlagen, ist allerdings nur konsequent: Die direkte Straßenbahnstrecke vom Mollknoten durch die Hans-Beimler-Straße zum Alexanderplatz soll schließlich (wegen des Straßenquerschnittes von "nur" 80 m ?) unterirdisch erfolgen. Ein Tunnel aber reduziert die Leistungsfähigkeit einer Straßenbahnstrecke wegen des erforderlichen Signalsystems beträchtlich, so daß durch den Tunnel nur eine der drei Hauptradialen auf direktem Wege zum S- und U-Bf Alexanderplatz geführt werden kann.

2. Radiale Greifswalder Straße

«Die Radiale Greifswalder Straße soll zur Stadtbahn ausgebaut werden, wobei an eine Verlängerung direkt in den U-Bahnhof Alexanderplatz unter Nutzung des

vorhandenen U-Bahn-Tunnels (geplante U-Bahn-Linie F/10) zwischen der Hans-Beimler-Straße und dem Roten Rathaus gedacht ist (Neubau einer Rampe nördlich der Mollstraße zum U-Bahn-Tunnel mit Zuführungsstrecke zum bestehenden U-Bahn-Tunnel und einer unterirdischen Haltestelle an der Mollstraße). ... Die Trasse aus Weißensee wird damit direkt in den östlichen Teil der Ostberliner City geführt. ...

Im Zuge einer Verdichtung durch Wohnungsbau in Malchow würde es erforderlich werden die Radiale von Weißensee direkt in nördlicher Richtung zu verlängern. Für diesen Fall könnte sich der Bau einer U-Bahn auf dieser Radiale als die effizientere Alternative erweisen (Abhängigkeit von dem Maß der Verdichtung in Malchow) und zwar in Kombination mit einer Verlängerung der Strecke vom Roten Rathaus aus in Richtung Westen. Für die Weiterführung sind mehrere Trassenvarianten möglich. Eine endgültige Entscheidung erfolgt erst nach Abschluß der Untersuchungen zum Innenstadtkonzept. Das trifft auch für die Führung von Straßenbahntrassen im Citybereich zu."

Eigentlich sollte die Verkehrsverwaltung ja ein Straßenbahnkonzept oder, wie sie es nennt, ein Stadtbahnkonzept entwickeln. Doch ohne einen Tunnel zur Subventoonierung der Betonindustrie scheint das in Berlin nicht möglich zu sein. Nun mag es vielleicht Orte in der Stadt geben, wo eine kurze Führung der Straßenbahn im Tunnel tatsächlich so viele Vorteile bringt, daß die immense Kosten (rund 15 mal so viel wie oberirdische) ausnahmsweise zu rechtfertigen wären. An dieser Stelle aber sprechen alle Argumente gegen den Tunnel. Die geringere Leistungsfähigkeit der Tunnelstrecke war schon im vorhergehenden Kommentar zur Radiale Leninallee genannt worden. Weitere wichtige Argumente sind den eingangs erwähnten Arbeiten der Gutachter für den Senat zu entnehmen. Daraus wird deutlich, daß auch das Senatsargument, man könne hier nicht genutzte Tunnelanlagen nutzen, als Begründung nicht taugt: - Die Bahnsteigkanten müssen gerade abgeschnitten werden (heute konvexe Krümmung).

Auf 60 m Nutzlänge ist eine Absenkung des Bahnsteigs auf das Niveau der Niederflurfahrzeuge erforderlich.

Feste Treppen und Fahrtreppen enden wie bisher auf dem Niveau des Hochbahnsteigs 4, von dort müssen zusätzliche Treppen und eine Rampe zum Niederflurbahnsteig gebaut werden.

Wegen der Weichenverbindung von Gleis 3 nach Gleis 2 muß die Kehranlage der U5 abgesenkt werden.

Die lichte Tunnelhöhe über Schienenoberkante (SO) muß 4,20 m betragen, wegen der Oberleitung und damit ein entgleistes Fahrzeug noch angehoben werden kann; ab die Rohbauhöhe dafür ausreicht, ist insbesondere im Bereich der Widerlager der S-Bahn-Überführung unklar.

Weitere Mehrkosten entstehen dadurch, daß alle Fahrzeuge, die in den Tunnel fahren sollen, mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgestattet sein müssen. Alles zusammen genommen, wird für die 1,4 km lange Tunnelstrecke mit Investitionskosten von deutlich über 200 Mio. DM gerechnet!

Gegen dieses Projekt spricht ferner, daß es die erforderliche Verlängerung der Tram

nach Westen erheblich erschwert, wenn nicht gar verhindert. Denn völlig unklar ist, wo die Rampe zur Rückkehr aus dem Tunnel an die Oberfläche liegen könnte: Sollen nicht auch noch die beiden Spreearme untertunnelt werden, so müßte sie am Roten Rathaus oder am Nikolaiviertel liegen. An beiden Stellen aber ist die Rampe städtebaulich nicht integrierbar, sprich: sie stört.

3. Radiale Prenzlauer Allee

«Bei Realisierung der Wohnungsbaustandorte Karow, Buch/Buchholz könnte die heutige Strecke mit der vorhandenen Pankower Trasse verbunden (Neubau) und damit in die neuen Wohngebiete verlängert werden. Eine Verlängerung der in Heinersdorf endenden Strecke ist auch für den Fall der Wohnbebauung nordöstlich von Heinersdorf in Betracht zu ziehen. Dadurch würde die Stadtbahn neben der S-Bahn eine zweite (direkte) Cityanbindung für diese Wohngebiete darstellen und über die Karl-Liebknecht-Straße (Neubau im Zuge der Radiale Leninallee) direkt zum S und U-Bahnhof Alexanderplatz führen. ... Die grundsätzliche Frage der Zweckmäßigkeit einer solchen, zweiten Schnellbahnverbindung zur City muß in Abhängigkeit von Wohnungsplanungen in dem direkten Einzugsgebiet der Strecke (Buchholz) abschließend geprüft werden.

Auch ungeachtet der abschließenden Klärung der Frage einer Verlängerung nach Norden soll die bestehende und heute am Hackeschen Markt endende Radiale Prenzlauer Allee (größtenteils bereits mit unabhängigem Bahnkörper ausgestattet) mit den Stadtbahnstandards versehen direkt zum Alexanderplatz (über Karl-Liebknecht-Straße) geführt werden. ... Die hier am Alexanderplatz oberirdisch endende Straßenbahn (Radialen Prenzlauer Allee und Leninallee) schließt eine westliche Verlängerung der Trasse in die Innenstadt nicht aus."

Mit der Führung über Karl-Liebknecht-Straße zum Alex würde für alle aus der Prenzlauer Allee kommenden Tramlinien keine akzeptable Verknüpfung mit dem U-Bahn-Netz erreicht (siehe Anmerkungen zur Radiale Leninallee).

4. Halbring S-Bf. Warschauer Straße - Nordbahnhof (1. Halbring)

"Neben dem Ausbau auf Stadtbahnparameter soll durch Verlängerung der Strecke der Straßenbahn nach Süden um ca. 100 m ein komplexer Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn und der U-Bahn am S-Bahnhof Warschauer Straße geschaffen werden, wobei die Verlängerung der U1 über die Oberbaumbrücke bis zum S-Bahnhof vorausgesetzt wird."

"Die Verlängerung des Halbringes nach Westen über den Straßenzug der Bernauer Straße (Neubau) erscheint bis zum S-Bahnhof Nordbahnhof weniger problematisch zu sein, obwohl sie die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen erfordert, wenn die Straßenbahn auf unabhängigem Bahnkörper geführt werden soll. Erheblich komplizierter erweist sich dagegen die Verlängerung über die Invalidenstraße und Sandkrugbrücke zum Lehrter Bahnhof. Unter den gegebenen städtebaulichen Verhältnissen scheint eine Verträglichkeit der Verkehrsarten im vorhandenen Straßenraum der Invalidenstraße nur mit erheblichen baulichen Eingriffen realisierbar zu sein. Da die Bernauer und die Invalidenstraße zur Entlastung der Innenstadt in das Ringstraßenkonzept einzubeziehen sind und deshalb auch den

Kfz-Verkehr eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen müssen, lassen sich die Konflikte im Straßenraum nicht einfach zugunsten der Straßenbahn lösen; sie bedürfen insofern weitergehender Detailuntersuchungen im Gesamtkontext. Als eine Lösung konnte die Straßenbahn zwischen Nordbahnhof und Lehrter Bahnhof unterirdisch geführt werden. Eine solche Führung würde sich ggf. in ein bauliches Konzept zur Anbindung des Lehrter Bahnhofs (geplanter Fernbahnhof) durch den ÖPNV einpassen lassen.

Deshalb ist es beabsichtigt, in der ersten Stufe die Verlängerung Eberswalder Straße - Nordbahnhof zu realisieren, um damit zwei weitere Verknüpfungspunkte mit dem Schnellbahnnetz zu schaffen. ...

Eine zwischenzeitlich: Alternative mit Weiterführung über die Trasse Invalidenstraße - Chausseestraße zum Stadion der Weltjugend mit einem zusätzlichen Verknüpfungspunkt Stadtbahn - Schnellbahn (Linie U6) würde die Durchlaßfähigkeit des Knotenpunktes Invalidenstraße/Chausseestraße nahezu erschöpfen (Bestandteil des Ringstraßenkonzeptes)."

Für diese Ausführungen muß man den Verkehrssenator loben. Hier wird nichts verschleiert oder beschönigt: Bis zum S-Bf Nordbahnhof kann die Straßenbahn verlängert werden, da beeinträchtigt sie den Autoverkehr nicht oder nicht wesentlich. Eine Verlängerung durch die Invalidenstraße aber ist nicht gestattet. Hier, mitten in der Innenstadt, hat der Autoverkehr Vorrang. Wer dennoch die Straßenbahn nach Westen verlängern will, muß entweder die Häuser in der Invalidenstraße abreißen oder das Geld für eine Tunneltrasse beschaffen. Dieser Tunnel müßte folgerichtig am Nordbahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Fernbahnhofes beginnen, die U6 und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal unterqueren und könnte erst westlich des Lehrter Bahnhofs wieder auftauchen. Kostenschätzungen von mehreren 100 Mio DM sind dafür sicher nicht übertrieben. Diese Planung erinnert verblüffend an die schlechten 60er Jahre, als in West-Berlin die Straßenbahn zugunsten des Autos vollständig abgeschafft wurde. Hat der Verkehrssenator denn überhaupt nichts dazugelernt?

5. Halbring S-Bf. Warschauer Straße - Bornholmer Straße - U-Bf. Seestraße

«Gutachtliche Untersuchungen zur verkehrlichen Verknüpfung der ehemals geteilten Stadt durch die Straßenbahn haben gezeigt, daß besonders günstige Voraussetzungen für die Verlängerung dieses Halbringes durch die Bornholmer und Osloer Straße bis zur Seestraße bestehen und eine Einordnung der Trasse unter Berücksichtigung des übrigen Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs technisch möglich ist, wenn die Trasse in Straßenmittellage zum U-Bahnhof Seestraße geführt wird. Grundsätzlich soll der vorhandene Baumbestand erhalten bleiben. Die Tragfähigkeit der Bösebrücke läßt allerdings nur eine eingleisige Führung auf besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn zu, weil die Gewichte der Schienenfahrzeuge im Vergleich zu früher angewachsen sind, und die Brücke trotzdem weiter für den Individualverkehr im Zuge des Stadtringes zur Entlastung der Innenstadt zur Verfügung stehen muß. Der Senat hält eine solche Kompromißlösung zwischen den Verkehrsarten für verträglich, weil durch die Kürze des eingleisigen Abschnittes im Regelbetrieb keine Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses für die Nutzer der Straßenbahn spürbar werden.»

Daß diese Straßenbahnverlängerung sinnvoll ist, war allen Verkehrsplanern eigentlich schon unmittelbar nach der Maueröffnung klar. Wenn das nun Ende 1990 durch die Gutachter noch einmal bestätigt bzw. bewiesen wurde, dann muß man den Verkehrssenator fragen, warum nicht schon längst das erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde?

6. Tangente Hohenschönhausen - Johannisthal

«Durch den weiteren Ausbau der Trasse Zingster Straße - Johannisthal werden für die starken Verkehrsbeziehungen in das Arbeitsstättengebiet Schöneweide und zwischen den Ortsteilen selbst verbesserte verkehrliche Bedingungen geschaffen. Die Trasse stellt die wichtigste Tangente in Nord-Süd-Richtung im Ostraum dar.

Eine Verlängerung dieser Tangente durch den Sterndamm und die Stubenrauchstraße zum U-Bahnhof Zwickauer Damm ist denkbar, kann jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt nach Stabilisierung der Verkehrsbeziehungen in dem betreffenden Gebiet beurteilt werden. Die vorläufig absehbaren Entwicklungen lassen eine solche Verlängerung als nicht vordringlich erscheinen."

Ein Beispiel von vielen für unpräzise Formulierungen. Wenn in nächster Zeit Bauarbeiten an der "denkbaren" Trasse anstehen, wird die Verkehrsverwaltung dann eine Berücksichtigung der Straßenbahntrasse fordern oder die Entwicklung treiben lassen?

7. Pankower Netz und Radiale Schönhauser Allee

«Derzeit' bestehen keine stichhaltigen Gründe für eine Stilllegung des Pankower Netzes und damit auch der Radiale Schönhauser Allee. [Man könnte am dieser Formulierung fast ein Bedauern heraushören.] ... Die gerade durchgeführte Sanierung der Strecke nach Rosenthal macht die sofortige Stilllegung selbst dieses Streckenabschnittes der verkehrlich von geringer Bedeutung ist, fraglich.

Aufgrund bisheriger Untersuchungen ist eine Verlängerung der Straßenbahn von Rosenthal ins Märkische Viertel und weiter zum S- und künftigen U-Bahnhof Wilhelmsruher Damm nicht vorgesehen. Eine Bahn durch den Wilhelmsruher Damm würde nur Teilgebiete des Märkischen Viertels erschließen. Eine zusätzliche Stichbahn in das Wohngebiet zur Verbesserung der Erschließungsfunktion ist jedoch nur als eingleisige Ringtrasse durch den Senftenberger Ring möglich und mit erheblichem zeitlichen Mehraufwendungen für die Nutzer verbunden, die den Verkehrswert der Trasse in Frage stellen. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen zwischen Märkischem Viertel und Pankow geringer als zwischen Märkischem Viertel und künftigen S- und U-Bahnhof Wilhelmsruher Damm, welches ein ungleichmäßiges Verkehrsangebot auf der Gesamtstrecke zur Folge hätte".

Es ist schon seltsam: Für die geplante U-Bahn unter dem Wilhelmsruher Damm soll das Fahrgastaufkommen ausreichen, für eine Straßenbahn aber nicht. Da wird es höchste Zeit, daß der Senat endlich das zugibt, was die BVG schon lange sagt: die Verlängerung der U8-Nord ins Märkische Viertel wäre ein schwerwiegender Fehler. Für dasselbe Geld könnte die Straßenbahn nämlich nicht nur bis zum S-Bf Wittenau (Nordbahn) verlängert werden, sondern mindestens bis ins Zentrum von Tegel. Doch

halt, damit wurde natürlich die ungleichmäßige Belastung der Strecke noch einmal zugunsten des Westabschnittes verstärkt, was für den Senat ein betrieblich unlösbares Problem zu sein scheint.

Und noch etwas verblüfft: Das Verkehrsaufkommen zwischen Pankow und Märkischem Viertel wird vom Senat offensichtlich als gering eingeschätzt. Da muß man sich natürlich fragen, warum der Senat ausgerechnet in dieser Relation eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße (4. Ring) plant?

Doch offensichtlich ist kein Argument gegen eine Tram ins Märkische Viertel dürftig genug, um nicht doch angeführt zu werden. Denn in Wahrheit geht es nicht um das Märkische Viertel, sondern um das Pankower Netz. Dieses soll mittelfristig stillgelegt werden, wie die nachfolgenden Zitate aus dem Senatskonzept zeigen. Und dieses Ziel wäre mit jedem Argument für eine Verlängerung des Rosenthaler Astes nach Westen (Linie 22) ein wenig schwerer zu realisieren.

«Weitere ... Perspektiven zum Pankower Netz stehen im Zusammenhang mit der beabsichtigten Verlängerung der Linie U2 nach Pankow-Kirche und mit einer möglichen Verlängerung der Radiale Prenzlauer Allee über Heinersdorf nach Buchholz. Im Falle beider Verlängerungen würde sich aus verkehrlicher Sicht die Frage nach dem weiteren Betrieb auf den Strecken Pankow-Kirche - Niederschönhausen, Schillerstraße und Kurt Fischer Platz Rosenthal stellen. ... Auf den genannten Strecken würde die Zubringerfunktion zum U-Bahnhof Pankow-Kirche dann durch den Bus übernommen werden. Zugleich könnte dies die Einstellung des Betriebes in der Schönhauser Allee bedeuten, weil die Erschließungsfunktion den Stadtbahnbetrieb hier nicht rechtfertigen würde.

Aufgrund dieser noch offenen Fragen wird der Senat auf einen kurzfristigen Ausbau des Pankower Netzes sowie der Schönhauser Allee verzichten, mit Ausnahme von punktuell erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen. Die betreffenden Linien sollen auch künftig am Hackeschen Markt enden, so daß der Betrieb mit Einrichtungsfahrzeugen gewährleistet ist. Um den Einsatz von Tatra-Fahrzeugen zu ermöglichen, müßte jedoch die Bahnenergieversorgung vor allem durch zusätzliche Gleichrichterunterwerke gesichert werden."

Da der Verkehrssenator schon das vorhandene Fahrgastpotential am Ende der Linie 22 nicht wahrnehmen will, kann es gar nicht überraschen, daß er auch die zukünftigen Potentiale an den beiden anderen Pankower Linien übersieht: die geplanten Siedlungen im Bereich der bestehenden Linie 46 und erst recht die riesigen Neubaugebiete östlich der Blankenfelder Chaussee, die - neben der Verlängerung der Linie 49 - auch mit einer Verlängerung der Linie 46 zu erschließen sind.

8. Köpenicker Netz und ergänzende Strecken

«Das Straßenbahnen von Köpenick soll auch weiterhin erhalten und im Bereich der Altstadtinsel Köpenick dadurch verbessert werden, daß die Gleise von der Grünstraße zur Müggelheimer Straße (Neubau) verlagert werden. Die heutige Verkehrsführung im eingleisigen Richtungsverkehr durch die Straße Alt-Köpenick in Richtung Schloßplatz und durch die Kietzer Straße - Kirchstraße in Richtung Dammbrücke soll beibehalten werden.

Mögliche Netzreduzierungen werden zukünftig aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vermeiden sein. Bisherige Untersuchungen haben den geringen Verkehrswert der Strecke zwischen Adlershof und Altglienicke bestätigt. Voraussetzung für die Stilllegung dieser Strecke, die in Zusammenhang mit dem straßenseitigen Ausbau der Köpenicker Straße erfolgen soll, ist jedoch der Neubau einer Endstelle (Wendeschleife) am S-Bahnhof Adlershof. Um die Betriebsführung [auf dem zu erhaltenden Abschnitt] zu verbessern, muß die Eingleisigkeit auf der heutigen Strecke bis zum Bahnhof Adlershof beseitigt werden. Perspektivisch - und damit als langfristige Maßnahme - konnte sich ab S-Bahnhof Adlershof über Rudower Chaussee eine direkte Verlängerung zum U-Bahnhof Rudow (Linie U7) anbieten, wodurch eine günstige tangential Verbindung Köpenick - Adlershof - Rudow entstehen würde.

Zur Komplettierung des Netzes ist der Netzschluß Ridbacher Straße, einschließlich des zweigleisigen Ausbaus der Trasse zwischen S-Bahnhof Malhlsdorf und Mahldorf-Süd, herzustellen. Diese Trasse bedient in Zukunft vor allem wichtige Relationen zwischen Marzahn, Hellersdorf und dem Zentrum von Köpenick."

Der Erhalt des Köpenicker Netzes und die Ausbaumaßnahmen sind zu begrüßen. Nicht akzeptabel sind dagegen die Umstände der Stilllegung der Strecke nach Altglienicke (Linie 84). Zwar ist es verständlich und begründbar, von Adlershof zukünftig nicht mehr zur Endstelle Am Falkenberg, sondern zum U-Bf Rudow und hoffentlich auch in das Neubaugebiet von Altglienicke zu fahren, aber bezeichnenderweise ist der Anlaß für die Stilllegung der aufzugebenden Trambahn-Astes der Straßenbau, und bezeichnenderweise wird die Stilllegung schon bald erfolgen, während für den Neubau der wichtigen Querverbindung keine Termine absehbar sind, nicht für das Planfeststellungsverfahren und schon gar nicht für den Baubeginn.

9. Straßenbahn in der Innenstadt

"Der Senat präferiert vorrangig eine unterirdische Erschließung der Berliner City durch U-Bahnen, jedoch sind auch weitere Streckenverlängerungen der Straßenbahn in die Innenstadt denkbar. Endgültige Entscheidungen hierzu sollen im Zusammenhang mit dem z.Z. in Erarbeitung befindlichen 'Verkehrskonzept zur Innenstadt' getroffen werden.

Die Endstellensituation der Stadtbahn in der Innenstadt kann grundsätzlich nur in Zusammenhang mit der Schaffung eines integrierten ÖPNV-Systems gelöst werden. - Gegenwärtig wird die Endstelle Am Kupfergraben durch die Sanierung der Weidendammer Brücke in Frage gestellt. Es wird jedoch davon ausgegangen, daß der Erhalt der Endstelle und deren Anbindung, zumindest im Zuge der alten Trassenführung, vorerst notwendig ist. Sollte dies aus bautechnischen Gründen nicht möglich sein, bietet sich als eine alternative Möglichkeit die früher geplante Umverlegung der Trasse geradlinig durch die Friedrichstraße nach Süden an, welche jedoch zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrsarten unter der Brücke am Bahnhof Friedrichstraße führen könnte. Könnte keine der hier erwähnten Lösungen realisiert werden, wäre die Konsequenz die Stilllegung des Streckenabschnittes vom Oranienburger Tor zum Kupfergraben.

Die Endstelle Stadion der Weltjugend soll vorerst erhalten werden, ohne daß die betreffende Strecke stadtbahnmäßig ausgebaut wird. Angesichts der geplanten Verängerung der Straßenbahn zum Lehrter Bahnhof wäre über die weitere Perspektive

dieser Strecke, auch im Zusammenhang mit der Planung für die Olympischen Spiele (Olympia-Halle), abschließend zu entscheiden.

An der Endstelle Hackescher Markt zeichnet sich keine bauliche Lösung ab. Eine Erleichterung für die bestehenden Probleme stellt jedoch die beabsichtigte Reduzierung der Nutzung dar: Künftig könnten nur die Pankower Linien dort enden.

Nach Abschluß der Netzentwicklungsmaßnahmen brauchen die Streckenabschnitte Alte und Neue Schönhauser Straße und Veteranenstraße nicht mehr für den öffentlichen Verkehr genutzt zu werden; für Betriebsfahrten sind sie weiterhin notwendig."

Einzelheiten des Konzeptes die Innenstadt zu kommentieren, erübrigt sich von alleine. Verkehrssenator Haase will die Straßenbahn in der Innenstadt nicht haben, Fahrgäste gehören unter die Erde, damit oben die Autos Platz haben. Die West-Berliner Straßenbahnpolitik der 60er Jahre soll nun auch im Ostteil der Stadt gelten. Aber dar haben Sie ja weiter oben schon einmal lesen können.

Bauliche Maßnahmen

1. Streckennetz der ersten Konzeptstufe

«Vorn vorhandenen Straßenbahnnetz wird insgesamt eine Streckenlänge von nur ca. 3 km aufgegeben (Strecke S-Bahnhof Adlershof - Altglienicke). Weitere insgesamt 2 km lange Teilstrecken werden ausschließlich für Betriebsfahrten genutzt, so daß sich das Straßenbahnnetz um ca. 5 km auf 171 km reduziert. Auf diesem Streckennetz sollen in der 1. Stufe ca. 156 km Stadtbahnstandard erhalten; die Ausbaumentcheidung in Bezug auf die restlichen 15 km Streckenlänge soll erst mit Abschluß der Planungen der Kategorie 2 getroffen werden.

Die in der 1. Konzeptstufe durchzuführenden Straßenbahnneubaumaßnahmen umfassen eine Gesamtlänge von ca. 15 km, so daß dann die Netzlänge der Straßenbahn bereits in dieser 1. Konzeptstufe mit insgesamt 186 km über die bisherige Straßenbahnnetzlänge (176 km) hinausgehen würde. Die Neubaumaßnahmen dieser 1. Konzeptstufe sind: - Bernauer Straße - Nordbahnhof (ca. 1,7 km),
Brücke Warschauer Straße (ca. 0,1 km),
Karl-Liebknecht-Straße - Alexanderplatz (ca. 0,8 km),
Müggelheimer Straße (ca. 0,3 km),
Bornholmer Straße - U-Bf. Seestraße (ca. 5,5 km) [Die Strecke ist nur 3,7 km lang!
Selbst bei Einrechnung einer großen Wendeschleife kommt man nicht auf 5,5 km]
Ridbacher Straße (ca. 2,3 km),
Henneckestraße (ca. 3,3 km),
Tunnel Alexanderplatz (ca. 1,4 km).»

Auf den ersten Blick sieht es gut aus für die Berliner Straßenbahn: Das Netz wird nur geringfügig reduziert und an anderer Stelle sogar erweitert. Doch beim näheren Hinsehen erweist es sich als Mogelpackung. Das Berliner Straßenbahnnetz bleibt

nach diesem Konzept ein Ostberliner Straßenbahnnetz, wobei noch nicht einmal das Minimal-Ziel, weiterhin bzw. zukünftig wieder in die City-Ost hineinzufahren, erreicht wird. Und überall dort, wo die Straßenbahn dem Autoverkehr im Weg ist, wird sie in Frage gestellt, auch und gerade in der Innenstadt. Wichtige Fragen zum zukünftigen Straßenbahnnetz sind in die 2. oder 3. Stufe verschoben worden. Da die Realisierung der 1. Konzeptstufe 10 Jahre dauern soll, würde nach diesem Konzept sicherlich 10 Jahre ausschließlich am vorhandenen Netz einschließlich der geringfügigen Netzabrundungen gearbeitet. Dies erinnert fatal an die West-Berliner S-Bahn-Politik, wo jahrelang nur an den vorhandenen Strecken gearbeitet wurde, so daß seit dem 1. Februar 1985 im Westteil der Stadt nicht ein einziger Meter S-Bahn-Strecke wieder in Betrieb genommen wurde.

2. Maßnahmeprioritäten

«Auf dem entsprechenden Teil des Streckennetzes der 1. Konzeptstufe soll der Ausbau zur Stadtbahn trassenbezogen, also jeweils im Zusammenhang erfolgen, wobei hier abschnittsweise folgende Maßnahmen durchzuführen sind: - Umbauten an Knotenpunkten (Lichttraumprofil) einschließlich des Baus von Lichtsignalanlagen, Ausbau der Bahnenergieversorgung, Ausbau der Strecke mit Umbau der Gleisanlagen im Bogen, Verbesserungen der Gleisanlagen, Umgestaltung der Haltestellenbereiche, Bau der zweiten Gleise. Bau von unabhängigen Bahnkörpern, Realisierung der innerhalb der Trasse enthaltenen Neubaumaßnahmen.

Der Bau von eigenen Bahnkörpern dürfte im allgemeinen nur in den Außenbezirken ohne größere bauliche Eingriffe (d.h. ohne Straßenverbreiterungen) möglich und damit mittelfristig realisierbar sein. Denn der größte Teil der bisherigen Straßenbahn- bzw. der künftigen Stadtbahnstrecken befindet sich auf dem übergeordneten Straßennetz, das für den Kfz-Verkehr entsprechende Leistungsfähigkeiten aufweisen muß. ...

Im Falle der Straßenbahnhalbringe S-Bf. Warschauer Straße - S-Bf. Nordbahnhof und S-Bf. Warschauer Straße - U-Bf. Seestraße tritt insofern ein Zielkonflikt mit der Straßenverkehrsplanung auf, weil die betreffenden Straßen als 'Ringe' um die Innenstadt konzipiert werden. An den Knotenpunkten mit Radialen wär die sonst über diese Radialstraßen geradeaus in die Innenstadt führenden Kfz-Verkehrsströme umgelenkt werden, d.h. auf den jeweiligen Straßenring abbiegen. Mit anderen Worten: Die geradeausfahrenden Straßenbahnzüge (auf den Halbringen einerseits und auf den diese Ringe kreuzenden Radialen andererseits) werden an Knotenpunkten gezielt mit Straßenverkehrsmaßnahmen konfrontiert, die die abbiegenden Kfz-Ströme bevorzugen müßen, um die wichtige Zielsetzung zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt zu erfüllen. Daher werden an solchen Punkten auch bei starkem Straßenbahnverkehr allenfalls Kompromißlösungen möglich sein."

Da ist er wieder, der Wolf im Schafspelz: Anstatt die Maßnahmen zur Förderung des Autoverkehrs wenigstens auch so zu benennen, geht es dem Senator angeblich vorrangig um die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt. Wenn also Sie, liebe Fahrgäste auf einer der Radialstrecken, beim Kreuzen der Ringstraßen zukünftig etwas länger in der stehenden Tram sitzen, dann denken Sie bitte daran, daß dieses

Opfer die Innenstadt vor den Autos schützen soll. Doch vielleicht kommt es gar nicht dazu: Damit die Straßenbahn nicht zu lange stehen muß, wird Senator Haase sie vielleicht einfach mit den Autos abbiegen lassen, denn auch an anderen Stellen in der Stadt sollen sich nach dem Sebatskonzept die Linienführungen der Tram nicht aus den ÖV-Nachfragerelationen ergeben, sondern durch die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den Autoverkehr bestimmt werden.

Fahrzeugbeschaffung

"... werden unter Berücksichtigung der genannten Randbedingungen und beim Einsatz von Doppeltraktionen im Fahrbetrieb ca. 550 bis 600 Fahrzeuge benötigt.

Es ist davon auszugehen, daß in Berlin noch für längere Zeit Tatra-Fahrzeuge verkehren werden, weil die vorhandenen Fahrzeuge noch nicht abgeschrieben werden können. Damit dieses Fahrzeug kurzfristig für den Stadtbahnbetrieb eingesetzt werden kann, müssen wenigstens die gravierendsten Nachteile der Tatra-Generation durch Umbau beseitigt werden. Aufgrund der bisherigen Untersuchungen der Industrie erweist es sich bei vergleichsweise geringem Kostenaufwand als möglich, - die Steuerung zu verbessern, um einen ruckfreien Fahrbetrieb und die Rückspeisung der Bremsenergie ins Netz zu erreichen, Fahrgastinformation und Abfertigung auf ein höheres Niveau anzuheben durch die Installation von Fahrtzielanzeige, Haltestellenanzeige, akustischer Ansage, Fahrscheinentwertern und Fahrscheinautomaten, Fahrgastraum und Führerstand neu auszustatten, u.a. mit Sitzpolstern, Wärmeschutz, Sicherheitsfußbodenbelag, aber auch mit Totmanneinrichtung und einem zusätzlichen Pult für den Rangierbetrieb, durch Veränderungen im Drehgestellbereich den Anteil der ungefederten Massen erheblich zu senken und die Stromabnahme zu verbessern.

Nicht verändert werden kann die Wagenbodenhöhe, auch ein Umbau für den Zweirichtungsbetrieb erscheint aufgrund der geringen Wagenkastenbreite von nur 2,20 m nicht als zweckmäßig.

Nach der gegenwärtigen Einschätzung dürften ca. 400 der vorhandenen 635 Tatra-Fahrzeuge noch für einen Umbau in Frage kommen. Die umgebauten Tatra-Fahrzeuge werden mindestens für die nächsten 20 bis 30 Jahre als Stadtbahnfahrzeuge in Berlin verkehren." Der Umbau stellt "einen Kompromiß aus wirtschaftlichen Erwägungen und praktischen Tatsachen dar: So gelingt es nicht, die fast neuen, jedoch nicht den modernen Anforderungen entsprechenden Fahrzeuge zu veräußern. Es ist aber der Industrie auch nicht möglich, für mehr als 600 Berliner Tatra-Fahrzeuge kurzfristig vollständigen Ersatz zu schaffen."

Im Hinblick auf den Transport von Rollstuhlfahrern, Kinderwagen oder großem Gepäck ist der langjährige Einsatz der Tatra-Fahrzeuge abzulehnen. Doch angesichts der schwierigen Finanzlage der Stadt Berlin und aus volkswirtschaftlichen Gründen wäre es andererseits unverantwortlich gewesen, die neuen Fahrzeugen zu verschrotten. Daß das Verschrotten allein durch die Engpässe der Industrie keine ernsthafte Alternative sein konnte, dürfte es der Verwaltung erleichtert haben, sich für Erhalt und Modernisierung der Tatra-Fahrzeuge zu entscheiden. Allerdings drhen

durch die neuerliche Verschiebung des Senatskonzeptes Bundesgelder zur Fahrzeugmodernisierung an Berlin vorbeifließen.

Kostenaufwand

«Nach einer Grobermittlung der Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) müssen für den Ausbau von 1 km Innenstadtstrecke auf Stadtbahnstandard ca. 1,5 Mio DM in Ansatz gebracht werden. Der Aufwand für die einzelnen Streckenabschnitte differiert stark. Insofern ist eine Mittelwertbildung nur als grober unterer Schätzwert zu betrachten. Für den Ausbau der in den letzten 20 Jahren neu gebauten Streckenabschnitte auf Stadtbahnstandard wird ein Durchschnittswert von 1 Mio DM pro Kilometer von der BVB angesetzt. Der Neubau von Stadtbahnstrecken erfordert bei Oberflächenführung durchschnittlich 20 Mio DM pro Streckenkilometer.

Für den Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes in der 1. Konzeptstufe werden demnach ca. 250 bis 300 Mio DM für den Bau der neuen Streckenabschnitte (ohne Tunnelbauwerke) notwendig. ... Für die Fahrzeugbeschaffung müssen für die neuen Straßenbahnfahrzeuge insgesamt ca. 750 Mio DM und für den Umbau der Tatra-Fahrzeuge bei Umbaukosten von etwa 500.000 DM je Wagen für das genannte Umbauprogramm ca. 150 bis 200 Mio DM bereitgestellt werden (für 300 bis 400 Umbaufahrzeuge). Bei gesicherter Finanzierung dürfte das Umbauprogramm der 1. Konzeptstufe innerhalb von etwa 10 Jahren abzuschließen sein."

Kostenschätzungen sind ein schwieriges Kapitel. Dies erklärt aber nicht, warum der Verkehrssenator für die Straßenbahn-Neubau-strecken mit 20 Mio DM einen derartigen überzogenen Wert ansetzt, zumal bei den vorgesehenen Verlängerungen kein Grunderwerb erforderlich ist. In Westdeutschland liegen die Preise für vergleichbare Maßnahmen unter oder höchstens bei 10 Mio DM. Da Berlin bei den S- und U-Bahn-Baukosten einsamer Spitzenreiter ist, erwartet der Senn: offensichtlich, daß es beim Trambahnbau nicht anders sein wird. Doch diese Kalkulation ist ja gerazu eine Aufforderung an die planenden Verwaltungen und die bauenden Firmen, teure Strecken bauen. Und die Berliner Öffentlichkeit wird sich dann am Ende noch freuen, daß es "nur" 18 Mio DM je Kilometer wurden.

Weiteres Vorgehen

«Der Senat wird die für die Neu- und Ausbaumaßnahmen des Straßenbahnnetzes der 1. Konzeptstufe erforderlichen Planfeststellungsverfahren sofort in Angriff nehmen."

So beginnt das letzte Kapitel. Doch es ist zu fürchten, daß durch die Überarbeitung des Konzeptes auf absehbar: Zeit gar nichts geschieht. So richtig es ist, daß das Konzept in wesentlichen Teilen überarbeitet werden muß, so gefährlich ist andererseits die erneute Verzögerung. Deshalb fordert die IGEB, daß wichtige und unstrittige Maßnahmen wie die Bestellung neuer Fahrzeuge, die Modernisierung von Alt-Fahrzeugen und die Einleitung von Planfeststellungsverfahren nicht länger verzögert werden, sondern auf der Grundlage dieses Konzeptes sofort in Angriff genommen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001430>.

