SIGNALARCHIV.DE

Planung

Tramkonzept Nr. 4

aus SIGNAL 10/1991 (Januar 1992), Seite 8-13 (Artikel-Nr: 10001455)

IGEB

Allein schon wegen der Finanzsituation muß Berlin bei der Verbesserung des ÖPNV den Schwerpunkt zukünftig auf die Straßenbahn legen. Der S- und vor allem der U-Bahn-Bau sind zu teuer und würden erst nach Jahrzehnten zu einer wirkungsvollen Angebotsverbesserung führen. So ist es nur logisch, daß sich die Planungsdiskussion in den letzten Monaten (endlich) auf die Tram konzentrierte. Den Anfang hatten - wie berichtet - die Fahrgast- und Umweltinitiativen gemacht. Ihrem Tra(u)mstadt-Konzept (s. SIGNAL 7/91) hatte Verkehrssenator Haase zunächst nur ein Anti-Tram-Konzept entgegenzusetzen (s. 8/91). Daraufhin überraschte die BVG mit einem Pro-Tram-Konzept (s. 9/91), das den Senator in Zugzwang brachte. Am 8. November präsentierte Herr Haase der Öffentlichkeit nun sein Stadtbahnkonzept für Berlin - Netzplanung, dessen sogenannte Kurzfassung - eine Langfassung gibt es bis heute nicht - wir nachfolgend vollständig dokumentieren.

1. Vorbemerkungen

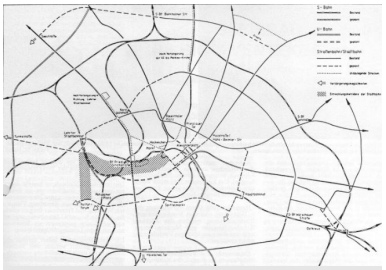
Für den Senat von Berlin hat der öffentliche Personennahverkehr bei der Bewältigung der innerstädtischen Verkehrsaufgaben erste Priorität. Dabei kommt der Straßenbahn aufgrund ihrer kurzfristig und kostengünstig realisierbaren Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten eine große Bedeutung zu. Ihre Umgestaltung zu einer attraktiven und leistungsfähigen Stadtbahn, verbunden mit einer Netzerweiterung, wird sie zum dritten hochwertigen Systemteil der Berliner Stadtschnellbahn machen.

2. Gegenwärtige Situation der Straßenbahn in Berlin

In den östlichen Bezirken der Stadt existiert ein umfangreiches Straßenbahnnetz mit einer Streckenlänge von 176 km, davon sind über 60% besonderer bzw. unabhängiger Bahnkörper und 13,3 km eingleisig. Damit verfügt die Straßenbahn über etwa die gleiche Streckenlänge wie z. Z. die S-Bahn im Berliner Stadtgebiet und eine um rund 25% größere Länge als die U-Bahn, Im werktaglichen Durchschnitt befördert sie mit rund 500.000 Personen etwa die Hälfte der Fahrgäste der S-Bahn und etwa ein Drittel der U-Bahn-Fahrgäste.

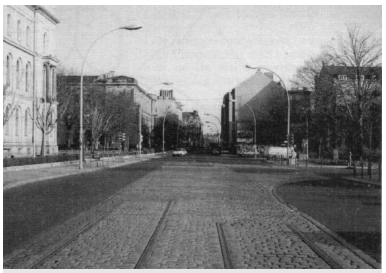
Diese Leistungen werden auf Anlagen und mit Fahrzeugen erbracht, die nicht den Anforderungen an einen modernen Straßenbahnbetrieb entsprechen - trotz der seit 1976 beschafften 671 neuen Tatra-Wagen (bei einem Gesamtbestand von 1.067 Wagen) und der damit einhergehenden Erneuerung der Gleis- und Bahnenergie-Versorgungsanlagen sowie der Rekonstruktion und Erweiterung der Werkstätten und Abstellanlagen.

Das Berliner Straßenbahnnetz, das sich historisch neben der Eisenbahn und der Untergrundbahn als leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel entwickelt hat und mit der Stadt gewachsen ist (Ausdehnung 1939: 569 km), hat seit Kriegsende einschneidende Veränderungen erfahren. Im ehemaligen Westteil der Stadt wurde die Straßenbahn bis 1967 eingestellt, im ehemaligen Ostteil wurde das Netz drastisch



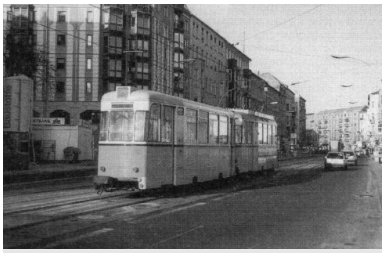
Anders als in seinem ersten Konzept (s. SIGNAL 8/91) verzichtet der Verkehrssenator nun auf die Herausnahme der Tram aus der Innenstadt und übernimmt einige Neubauplanungen aus den Konzepten der Fahrgast- und Umweltinitiativen sowie der BVG. Aber so wichtige Innenstadtstrecken wie die in der Friedrich- und Oranienburger Straße will er weiterhin stillegen. Da insbesondere die Straßenbahn in der Friedrichstraße von allen Fachleuten einschließlich der BVG als elementarer Baustein des zukünftigen Tramnetzes, aber auch des innerstädtischen Verkehrsangehotes insgesamt angesehen wird, gibt es nur eine Erklärung für die Pläne des Senators: Selbst in dieser Citystraße hat für ihn entgegen allen Beteuerungen der Autoverkehr Vorrang vor dem öffentlichen Verkehr. (Zeichnung: SenVuB V)

(Foto: M. Horth)



Richtig: Im Straßenzug Gertraudenstraße/Mühlendamm (Bild oben) und in der Invalidenstraße (Bild unten) will der Verkehrssenator zukünftig wieder die Straßenbahn fahren lassen. (Foto: M. Horth)

(Foto: M. Horth)



Falsch: Die Straßenbahn in der Warschauer Straße (Bild oben) soll nicht über die Oberbaumbrücke nach Westen verlängert werden, weil die Brücke dem Autoverkehr vorbehalten bleiben soll. Auch die Tram in der Friedrichstraße (Bild unten) behindert nach Ansicht der Planer bei Verkehrssenator Haase den Autoverkehr und muß weichen. Offiziell wird

reduziert, insbesondere im Bezirk Mitte. Andererseits sind mit dem Bau von Großwohngebieten in Stadtrandlage in den 70er und 80er Jahren beträchtliche Netzerweiterung einhergegangen (Neubau von 31,3 km zweigleisigen Strecken auf besonderem bzw. unabhängigem Bahnkörper).

Insgesamt hat die Entwicklung in den zurückliegenden 25 Jahren zu erheblichen Ungleichgewichten im Netz geführt. In der Innenstadt ist als Folge der Herausnahme der Straßenbahn aus dem südlichen Bezirk Mitte und aus dem Alexanderplatz ein Torso entstanden. Die Bündelung der Radialstrecken auf der das Stadtzentrum nördlich tangierenden Strecke in der Moll- und Wilhelm-Pieck-Straße hat zu einer erheblichen Verschlechterung der City-Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel geführt und außerdem die Stabilität und Zuverlässigkeit des Straßenbahnbetriebes wegen der Konzentration vieler Linien auf einer Strecke nachhaltig beeinflußt.

3. Standards für die Berliner Stadtbahn

Der nicht verbindlich definierte Begriff «Stadtbahn" für eine morderne, leistungsfähige und attraktive Straßenbahn, die weitgehend stadtverträglich gestaltet und eingeordnet ist, soll für Berlin mit folgenden Zielsetzung verbunden werden: - es ist ein zuverlässiger Betrieb zu gewährleisten,
die Reisegeschwindigkeit ist zu erhöhen,
der Fahrkomfort muß verbessert werden,
es ist ein attraktives Informations- und Abfertigungssystem zu schaffen.

Das soll erreicht werden durch - Modernisierung und Erneuerung des Wagenparkes, Sanierung und Umgestaltung der vorhandenen Anlagen,
sinnvollen Ausbau und die Erweiterung des Netzes,
Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems.

Der vorhandene Fahrzeugpark wird den Anforderungen eines modernen Stadtbahnbetriebes nicht gerecht. Da ohnehin ein nennenswerter Anteil überalterter Fahrzeuge zu ersetzen ist, sollen neue Niederflurwagen beschafft werden, die einen annähernd stufenlosen Einstieg ermöglichen. Optimale Fahrgastinformation und -abfertigung sind zudem selbstverständlich. Um eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen und bei Bedarf auch ohne Gleisschleife wenden zu können, sollen neben Einrichtungs- auch anteilig Zweirichtungsfahrzeuge beschafft werden. Um die vorhandenen Haltestellen ohne Umbauten weiter nutzen zu können, wird eine Wagenlänge der Einzelfahrzeuge von ca. 25 m bevorzugt. Es können damit auch Züge von 50 bzw. 75 m Länge gebildet werden.

Die Wagenbreite muß mit Rücksicht auf die vorhandenen Gleisanlagen auf 2,30 m festgelegt werden (gegenwärtig: sind 2,20 m breite Wagen im Einsatz). Für die 2,30 m breiten Niederflurfahrzeuge müssen in Kurven mit kleinen Radien die Gleisabstände erweitert werden; auf gerade Strecken sind die vorhandenen Gleisabstände ausreichend. Ein großer Anteil der vorhandenen Tatra-Fahrzeuge (Baujahre 1976 - 90) muß noch über mehrere Jahre eingesetzt und deshalb

SIGNALARCHIV.DE

modernisiert werden.

Für den Neubau sowie beim Ausbau der vorhandenen Straßenbahnanlagen gelten folgende Ziele: - gute Gleislage und einwandfreier Gleisabstand als Voraussetzung für eine hohe Laufruhe der Fahrzeuge,
Anpassung der Höhe der Haltestelleninseln an die Wagenbodenhöhe der neuen Niederflurwagen,
bauliche Veränderungen in den Betriebshöfen zur Umstellung auf eine neue Instandhaltungstechnologie,
Veränderungen bei der Bahnenergieversorgung, um die Stadtbahn energetisch optimal betreiben zu können.

Die Haltestellen sollen in der Regel als Bahnsteige (Haltestelleninseln) gestaltet werden. Ihre Dimensionierung wird durch das neue Niederflurfahrzeug bestimmt: - Länge: 50 bis zu 80 m je nach Zuglänge,
Höhe: 25 cm über Schienenoberkante,
Breite: mindestens 2,5 m (in Abhangigkeit von der Fahrgastfrequenz und Bedeutung).

Die Ausstattung der Haltestellen umfaßt Informationstafeln (Stadtplan, Netzplan, Fahrplan, Tarif u.a.), Stationsschild, Wetterschutz, Fahrkarten-Verkaufsautomaten, Bänke.

4. Stadtbahnnetz Berlin

Nach der Wiedervereinigung der Stadt bleibt des bisherige Aufgabenspektrum der Straßenbahn im wesentlichen erhalten. Darüber hinaus muß ihre Integration in das Gesamtsystem des ÖPNV und die Qualitätsanhebung zur Stadtbahn erfolgen. Dazu sind die Ungleichgewichte im Netz zu beseitigen und notwendige Netzerweiterungen durchzuführen mit dem Ziel, - die Berliner City im Bezirk Mitte wieder direkt mit der Straßenbahn zu erreichen und zu erschließen,
durch Verlängerung der an der Mauer endenden Strecken nach Westen zur Verknüpfung mit S- und U-Bahn kurzfristig neue leistungsfähige Verkehrsverbindungen herzustellen,
das Straßenbahnnetz mit dem S- und U-Bahn-Netz zu verknüpfen und damit in ein vermaschtes Gesamtliniennetz zu integrieren,
das vorhandene Straßenbahnnetz der Stadt weiter zu komplettieren.

Wir wollen die Akzeptanz des vorhandenen Straßenbahnsystems durch streckenweisen Ausbau des Netzes auf Stadtbahnparameter und einen schnellen Einsatz von modernen neuen oder umgebauten Stadtbahnfahrzeugen erhalten und verbessern. Außerdem sind Vorgaben für anstehende Verkehrsbaumaßnahmen (insbesondere Grundinstandsetzungen) und Bebauungsplanverfahren zu liefern sowie die Einleitung von Planungsverfahren für Neubaustrecken zu ermöglichen. Dazu sind Aussagen sowohl über das vorhandene Straßenbahnetz (Ausbau, Stillegung) als auch über vordringliche Streckenerweiterungen notwendig.

SIGNALARCHIV.DE

4.1. Umgestaltung des vorhandenen Straßenbahnnetzes zur Stadtbahn

Das gegenwärtige Berliner Straßenbahnen wird aus radialen und tangentialen Strecken gebildet. In den Außenbezirken Pankow und Köpenick bestehen Teilnetze, die vorrangig dem innerbezirklichen Verkehr dienen und Zubringeraufgahen zu den Schnellbahnhöfen erfüllen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Strecken entsprechend des Stadtbahnstandards auszubauen. Das wird streckenweise und im Rahmen der anstehenden Grundinstandsetzungen geschehen. Dabei werden die Gleise in einen einwandfreien Zustand versetzt, ggf. die Gleisabstände in den Bögen erweitert, die Haltestellen um- und ausgebaut sowie ausgestattet. An Verkehrsknotenpunkten können in Verbindung mit neuen Lichtsignalanlagen und -programmen zur weitgehenden Bevorrechtigung der Straßenbahn auch bauliche Korrekturen erforderlich werden. Streckenabschnitte mit straßenbündiger Gleislage werden auf die Möglichkeiten der Herstellung besonderer Bahnkörper hin untersucht. Grundsätzlich soll die Stadtbahn auf eigenem Gleiskörper fahren.

Die Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen der Stadtbahn und den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere an S- und U-Bahnhöfen, bildet einen weiteren Schwerpunkt der Umgestaltung und Anlagen. Dazu sind meist größere bauliche Veränderungen erforderlich und überwiegend nur im Rahmen komplexer Verkehrsbaumaßnahmen durchführbar. Die weitgehende Trennung der Stadtbahn vom übrigen Straßenverkehr kann ebenfalls den Umbau von Straßen und Knotenpunkten nötig machen (z.B. Weißenseer Spitze), um dadurch die Straßenbahn zu bevorrechtigen bzw. zu beschleunigen.

4.2. Kurz- und mittelfristige Entwicklung des Stadtbahnnetzes (1. Ausbaustufe)

4.2.1. Entwicklung des Bestandsnetzes in Außenbezirken

Das vorhandene Straßenbahnnetz wird in den Außenbezirken durch folgende Neubaustrecken ergänzt:

Müggelheimer Straße (Köpenick): Als Ersatz der Straßenbahnstrecke in der Grünstraße wird zwischen Schloßplatz und Amtsstraße eine zweigleisige Straßenbahnstrecke in den vorhandenen Mittelkörper der Straße eingebaut. Ansonsten wird das Köpenicker Netz in seiner heutigen Konfiguration weitgehend erhalten. Zur Einstellung ist gegenwärtig lediglich die Strecke von Adlershof nach Altlglienicke wegen zu geringer Verkehrsnachfrage vorgesehen.

Ridbacher Straße: Mit dieser Strecke wird die Verbindung zwischen Hellersdorf und Köpenick hergestellt (starke Pendlerbeziehungen). Das Köpenicker Netz erhält damit eine Anbindung über eine zweite Trasse an das restliche Berliner Netz.

Henneckestraße: Durch Verlängerung der in Wartenberg endenden Strecke wird eine Direktverbindung zwischen den Bezirken Hohenschönhausen und Marzahn hergestellt und damit ein künftiges Verdichtungsgebiet erschlossen.

Ostseestraße: Zur Verbesserung der Betriebsführung im Bereich des Knotenpunktes Prenzlauer Allee/Wisbyer Straße wird die Strecke durch die Langhansstraße aufgegeben und über die Ostseestraße geführt.

Sonntagstraße: Die unzureichende Verknüpfung von S-Bahn und Straßenbahn am Bahnhof Ostkreuz soll im Rahmen der vorgesehenen Umgestaltung und Erweiterung der Eisenbahn- und Straßenverkehrsanlagen verbessert werden. Dafür wird die Straßenbahn aus der Markt- und einem Teil der Boxhagener Straße in die Sonntagstraße verlegt und parallel zur Wriezener Bahn unter der Ringbahn hindurchgeführt.

Pankower Netz: Die Zukunft des Pankower Teilnetzes ist vor allem in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung dieses Bezirkes zu sehen. Kurzfristig besteht kein Anlaß, in Pankow Strecken stillzulegen. Im Zusammenhang mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 bis Pankow Kirche erfolgt die Einstellung der Straßenbahn in der Schönhauser Allee und auf der Rosenthaler Strecke. Die verbleibenden Strecken werden über Heinersdorf angebunden.

4.2.2. Innenstadtbereich

Der Neubau von Stadtbahnstrecken im Innenstadtbereich soll in direkter Verlängerung radialer und tangentialer Straßenbahnstrecken in die City-Ost sowie in den ehemaligen Westteil der Stadt erfolgen. Wegen des wesentlich geringeren baulichen und finanziellen Aufwandes gegenüber einem U-Bahn-Bau können die Stadtbahnstrecken bereits kurz- und mittelfristig realisiert werden. Damit kann eine rechtzeitige Erweiterung des Schienennetzes in der Innenstadt erreicht werden, um dem zu erwartenden erheblichen Anstieg der Verkehrsnachfrage gerecht zu werden.

Die langfristige Zielstellung besteht darin ein vermaschtes Stadtbahnnetz im Bezirk Mitte und den angrenzenden Bereichen der Bezirke Friedrichshain, Kreuzberg, Tiergarten, Wedding und Prenzlauer Berg zu schaffen, das die S- und U-Bahn-Netze ergänzt und mit diesem gemeinsam ein Schienennetz mit hoher Leistungsfähigkeit bildet.

Die Stadtbahnstrecken sollen durchgängig oberirdisch geführt werden, weil Tunnelbauten (auch unter Einbeziehung vorhandener U-Bahn-Tunnel, z.B. im ereich des Alexanderplatzes) einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand erfordern, so daß die Stadtbahn nicht kurzfristig hergestellt werden könnte und damit nicht Zeitgerecht zur Verfügung stünde.

Folgende Neubaustrecken sind vorgesehen: - Karl-Liebknecht-Straße - Leipziger Straße
Kulturforum: Die Neubaustrecke bindet am Prenzlauer Tor an das vorhandene Netz an (Radiale Prenzlauer Allee) und verläuft über Karl-Liebknecht-Straße, Spandauer Straße, Mühlendamm, Gertraudenstraße, Leipziger Straße, Potsdamer Platz, Bellvuestraße zum Kulturforum, Weiterhin ist über die Spandauer Straße und (vorzugsweise) Burgstraße eine Verbindung zum Hackeschen Markt herzustellen, die es erlaubt, Straßenbahnlinien über den Hackeschen Markt hinaus weiterführen. Mit dieser Strecke erhält der südliche Bereich der Innenstadt die erforderliche hochwertige Erschließung mit mehreren Verknüpfungen zum Schnellbahnnetz. Problembereiche dieser Strecke befinden sich in der Rathausstraße, Burgstraße (Alternativführung über Straße An der Spandauer Brücke) und in der Leipziger Straße zwischen Friedrichstraße und Potsdamer Platz. Aus Sicht der integrierten Verkehrsplanung ergibt sich daraus die Konsequenz, auf historische Baufluchten in der Leipziger Straße

zu verzichten sowie die Stadtbahn auch auf dem Potsdamer Platz einzuordnen.
Hans-Beimler-Straße - Alexanderplatz - Lehrter Stadtbahnhof: Die Neubaustrecke schließt am Knotenpunkt Hans-Beimler-Straße/Mollstraße an die Radiale von Weißensee an und soll über den Alexanderplatz und die Karl-Liebknecht-Straße verlaufen. Für die Weiterführung zum Lehrter Stadtbahnhof ist noch Untersuchungsbedarf vorhanden (Korridorbereich Unter den Linden/Clara-Zetkin-Straße). Eine Verknüpfung mit dem Schnellbahnnetz ist an den Bahnhöfen Alexanderplatz und Lehrter Stadtbahnhof gegeben, Probleme ergeben sich aus der Einordnung der Stadtbahn auf dem Alexanderplatz.
Bernauer Straße - Invalidenstraße - Lehrter Stadtbahnhof - Alt-Moabit: Die Weiterführung der Innenstadttangente Warschauer Straße - Eberswalder Straße über die Bernauer Straße und die Invalidenstraße zum Lehrter Stadtbahnhof und weiter über Alt-Moabit bis zur Turmstraße schafft eine neue Verkehrsverbindung zwischen Prenzlauer Berg, Mitte und Tiergarten, die dringend benötigt wird. Aufgrund zahlreicher Verknüpfungen mit dem Schnellbahnnetz gewinnt sie eine zusätzliche Bedeutung als Zubringer zu S- und U-Bahnhöfen. In diese Strecke bindet außerdem die Straßenbahn-Radiale Leninallee - Wilhelm-Pieck-Straße - Brunnenstraße - Invalidenstraße ein. Die Trassenführung im Bereich des Lehrter Stadtbahnhofes muß im Zusammenhang mit der Fernbahnplanung erfolgen.
- Bornholmer Straße - Osloer Straße - Seestraße: Für die Verlängerung der Straßenbahnstrecke in der Bornholmer Straße über die Bösebrücke und den Straßenzug Bornholmer Straße, Osloer Straße und Seestraße bis zur Müllerstraße bestehen günstige Voraussetzungen, da die Stadtbahnstrecke in die Mittelpromenade eingeordnet werden kann. Die damit entstehende Verbindung Friedrichshain (S-/U-Bf. Warschauer Straße) - Lichtenberg - Weißensee - Prenzlauer Berg - Wedding hat einen hohen Verkehrswert. Es entstehen wichtige neue Verknüpfungen an Schnellbahnhöfen.
Warschauer Brücke: Die in der Gleisschleife Revaler Straße endenden Straßenbahnlinien sollten durch Verlängerung der Strecke bis an den S-Bf. Warschauer Straße herangeführt werden. In gleicher Weise soll die U-Bahn (U1) ebenfalls bis zum S-Bahnhof verlängert werden. Dadurch entsteht ein günstiger Umsteigeknoten zwischen S-, U- und Stadtbahn. Für die Straßenbahn muß eine gesonderte Brücke über die Wriezener Bahn errichtet werden.
Andreasstraße - Köpenicker Straße - Spittelmarkt: Mit einer Stadtbahnstrecke, die an die Leninallee anschließt, durch die Friedrichsberger Straße, Lebuser Straße, Andreasstraße, Köpenicker Straße, Neue und Alte Jacobstraße sowie Seydelstraße verläuft und am Spittelmarkt in die Strecke Leipziger Straße einbindet, entsteht eine neue Verkehrsverbindung zwischen Friedrichshain und Mitte, wobei die Anbindung des Hauptbahnhofs dabei von besonderer Bedeutung ist. Als Problem muß die Trassierung Seydelstraße, Alte und Neue Jacobstraße sowie die Führung am Hauptbahnhof gesehen werden. Hier sind alternative Möglichkeiten, z.B. Trassenführung über den ehemaligen Grenzstreifen, zusätzlich zu prüfen.
Lindenstraße: Die Stadtbahnstrecke vom Spittelmarkt zum Halleschen Tor über die Lindenstraße stellt eine zusätzliche Verbindung zwischen Mitte und Kreuzberg her. Sie ist Teil der Verkehrsachse Kastanienallee - Hackescher Markt - Spittelmarkt - Hallesches Tor. Als Voraussetzung für den Bau der Strecke muß ein 2-geschossiges Gebäude am Spittelmarkt abgerissen werden.
Potsdamer Platz - Lehrter Stadtbahnhof: Als Netzschluß zwischen Lehrter Stadtbahnhof und Kulturforum bzw. Potsdamer Platz wird eine Stadtbahnstrecke für erforderlich angesehen. Die genaue Trassenführung ist noch zu untersuchen. Im

SIGNALARCHIV.DE

Zusammenhang mit dem Neubau der Strecken werden Netzkorrekturen im Bezirk Mitte vorgenommen. Dabei geht es vor allem darum, die negativen Wirkungen der vorhandenen Endschleifen auf die Anwohner und die städtebaulichen Belange durch verkehrlich sinnvolle und notwendige Streckenverlängerungen zu beseitigen. In der Friedrichstraße, der Chausseestraße, der Oranienburger Straße sowie der Alten und der Neuen Schönhauser Straße entfällt der Linienverkehr, sobald alternative neue Strecken und Endstellen zur Verfügung stehen.

4.23. Weitere Netzentwicklungen in Außengebieten

- Stubenrauchstraße: Mit der Verlängerung der Tangente Hohenschönhausen - Johannisthal über die Stubenrauchstraße zum U-Bf. Zwickauer Damm wird der Bezirk Treptow mit dem Bezirk Neukölln verbunden. Dafür ist der Neubau der Massantebrücke notwendig.

4.3. Weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes (2. Ausbaustufe)

Die bisher beschriebenen Maßnahmen zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes stellen eine erste Ausbaustufe dar. Der weitere Ausbau erstreckt sich im wesentlichen auf die mögliche Fortführung über die vorläufigen Endpunkte hinaus, wobei auch im Westen der Stadt ein vermaschtes Netz entstehen soll. Dabei gibt es folgende Orientierungen, die in einer späteren Planungsphase detaillierter Untersuchungen bedürfen: - von Wedding (Seestraße) in Richtung Tiergarten (Moabit),
vom Kulturforum in Richtung City-West,
vom Potsdamer Platz in Richtung Schöneberg,
vom Halleschen Tor in Richtung Tempelhof (Erschließung Tempelhofer Feld bei Nutzungsänderung),
ab Köpenicker Straße in Richtung Neukölln und Treptow,
Verlängerung der Strecke Adlershof nach Rudow.

In Abhängigkeit von der Stadtentwicklung im Norden (Bezirke Pankow und Weißensee) ist ebenfalls die Verlängerung von Strecken denkbar (von Nordend nach Blankenfelde, von Heinersdorf über Buchholz nach Norden, von Heinersdorf nach Blankenburg, von Weißensee nach Malchow). In Köpenick wird eine Verbesserung der Anbindung des Allende-Viertels mittelfristig beabsichtigt. Darüber hinaus ist die Schaffung einer Stadtbahntangente im Norden Berlins zu prüfen (Tegel - Reinickendorf - Pankow - Weißensee).

5. Realisierung der Neubaumaßnahmen

Insgesamt ist eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes in der 1. Ausbaustufe um rund 42 km vorgesehen. Der Umfang der Netzerweiterungen in der 2. Ausbaustufe ist von der Planung der Flächennutzung und von der Stadtentwicklung abhängig und kann daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen der 1. Ausbaustufe sind: - Müggelheimer Straße von Schloßplatz bis Amtsstraße (0,3 km),

Ridbacher Straße von Risaer Straße bis Rahnsdorfer Straße (4,0 km),
Stubenrauchstraße von Johannisthal bis U-Bahnhof Zwickauer Damm (3,0 km),
Henneekestraße von Hohenschönhausen bis Marzahn (3,1 km),
Ostseestraße (1,2 km),
Sonntagstraße (Ostkreuz) (1,1 km),
Prenzlauer Tor - Kulturforum (4,5 km),
Bornholmer Straße - Seestraße (3,8 km),
Bernauer Straße - Invalidenstraße - Lehrter Bahnhof- Alt-Moabit (5,9 km),
Spandauer Straße - Hackescher Markt (0,6 km),
Mollstraße - Lehrter Stadtbf. (ca. 4,0 km),
Revaler Straße bis S-Bahnhof Warschauer Straße (0,1 km),
Andreasstraße - Spittelmarkt von Leninallee bis Seydelstraße (6,5 km),
Lindenstraße (2,1 km)
Potsdamer Platz - Lehrter Stadtbahnhof (1,4 km).

Die Planungsverfahren werden noch im November mit der Vergabe von Aufträgen begonnen. Prioritäten erhalten die Strecken Bornholmer Straße, Invalidenstraße und Leipziger Straße, für die das Planfeststellungsverfahren im Frühgjahr 1992 eingeleitet wird. Unmittelbar anschließend werden die Planungen zur Komplettierung des Bestandsnetzes in Angriff genommen."

****

Nach dem Sinneswandel bei der BVG zum Thema Tram nun gleiches auch bei Vekehrssenator Haase? Die Vorstellung eines auf den ersten Blick überraschend positiven Tram-Konzeptes (42 Neubaukilometer in den nächsten 8 Jahren) ließ hoffen. Erst bei genauerem Hinsehen wird deutlich, daß er es so ernst mit der Tram wohl doch nicht meint, sondern daß wohl eher eine neue Runde des Taktierens und Verzögerns eingeleitet worden ist.

Einen ersten Anlaß zu solchen Zweifeln gab Senator Haase selbst, als er schon bald nach der Präsentation seines Tramkonzeptes angekündigte, für die Planung von Straßenbahn-Neubaustrecken das Bonner Beschleunigungsgesetz für den Bau von Verkehrswegen anwenden zu wollen. Es drängte sich der Eindruck auf, daß Herr Haase frühzeitig darauf vorbereiten will, daß die versprochenen Planfeststellungsverfahren nun doch erst später eingeleitet werden, daß dies aber dank des Beschleunigungsgesetzes zu keiner Verzögerung führen wird. Abgesehen davon, daß es noch völlig ungewiß ist, ob das Gesetz tatsächlich zu einer Beschleunigung von Planverfahren führt, ist es auch riskant, auf dieses Gesetz zu bauen. Denn einige der Gesetzesregelungen sind möglicherweise nicht verfassungsgemäß oder verstoßen gegen EG-Recht, so daß bei Planungen auf der Grundlage dieses Gesetzes die Gefahr besteht, daß sie wie ein Kartenhaus in sich zusammenfallen und ein Verzug um Jahre eintritt.

Ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz dauert nach westdeutschen Erfahrungen zwischen 1 und 2 Jahren inklusive der aus Gründen der Akzeptanz sinnvollen und notwendigen Bürgerbeteiligung und Umweltverträglichkeitsprüfung. Es besteht also überhaupt kein Grund zum

planungsrechtlichen Experimentieren. Selbst unter der Annahme, daß in Berlin alles etwas länger dauert, hätten 1992, dem dritten Jahr nach der Maueröffnung, also durchaus Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden können und nicht erst beginnen dürfen.

Ein anderer entscheidender Schwachpunkt der Senatsplanung ist, daß es zwar nun ein Tramkonzept "Netzplanung", nicht aber ein Finanzierungskonzept gibt, weder für neue Strecken noch für neue Fahrzeuge. Andere Städte in den neuen Bundesländern haben demgegenüber schon längst komplette Sanierungsprogramme für ihren Fahrzeugpark ausgearbeitet und beim Bund die bereitgestellten Mittel dafür beantragt.

Das Verschleppen der Fahrzeugbestellung wird natürlich auch die geplanten Streckenverlängerungen verzögern, denn wegen des Nachfragebooms aus anderen deutschen Städten nach Straßenbahnen wird der erste Neubauzug frühestens 3 bis 4 Jahre nach der Bestellung über Berliner Gleise rollen - vorausgesetzt, der Senat entscheidet sich doch noch für ein serienreifes Modell, Der vom Verkehrssenator favorisierte 25-m-Niederflurstraßenbahnwagen müßte dagegen erst entwickelt werden. Aber so ganz sicher ist man sich bei den Senatsplanern offensichtlich noch nicht, denn schließlich plant man Haltestellen für Zuglängen von 50 bis zu 80 m Länge.

Zu kritisieren ist aber insbesondere die Netzplanung. Neben den erfreulich umfangreichen und überwiegend sehr sinnvollen Streckenneubau-Planungen sieht das Senatskonzept eine deutliche Netzreduzierung ausgerechnet im Bezirk Mitte vor. Wie zufällig werden bestehende Straßenbahnstrecken ausgerechnet dort eingestellt, wo sie den Autoverkehr stören könnten, So soll die Friedrichstraße - die BVG wichtigste Strecke im geplanten Netz - zukünftig »tramfrei" sein. Durch die Erneuerung der Weidendammer Brücke wird es schon 1992 so weit sein. Zwar hat der zuständige Abteilungsleiter der Senatsverkehrsverwaltung, Herr Dr. Kalender, auf der 2. Berliner Verkehrswerkstadt im Dezember versichert, daß die Weidendammer Brücke zunächst wieder Gleise erhält und eine endgültige Einstellung der Tram in der Friedrichstraße erst nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke in der Invalidenstraße ansteht, aber aus Erfahrung sind Zweifel angebracht.

Stillgelegt werden sollen auch die Strecken in der Chaussee- und der Oranienburger Straße sowie in der Schönhauser Allee. Die offizielle Argumentation des Verkehrssenators ist immer die gleiche: Parallelverkehr zur U-Bahn! Daß mit den Streckenstillegungen gerade im Citybereich ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Tram, nämlich die umsteigefreie Erreichbarkeit des Bezirks Mitte aus großen Teilen der Stadt, verloren geht und du für die kleinräumige Vernetzung eine Vielzahl von unwirtschaftlichen Buslinien eingerichtet werden müßten, das sind für den Autofahrer Haase offenbar keine Kriterien.

Mit demselben Argument des Parallelverkehrs zur U-Bahn unterbleiben an anderer Stelle dringende Verknüpfungen: So soll nach dem Senatskonzept die Oberbaumbrücke «tramfrei» bleiben, womit auch die wichtige Tramverlängerung zum Hermannplatz unmöglich wird. Der wahre Ablehnungsgrund ist hier natürlich ein ganz anderen für eine Straßenbahntrasse auf der denkmalgeschützten und damit nicht verbreiterbaren Oberbaumbrücke müßte Herr Haase zwei Fahrspuren opfern, und das geht natürlich nicht, da die Brücke doch Teil seines innerstädtischen Autoringes

werden soll. ÖPNV-Benutzer aus Friedrichshain, die z.B. zum Einkaufszentrum Hermannplatz/Karl-Marx-Straße wollen, werden durch diese Prioritätensetzung zugunsten des Autos auch zukünftig auf einer knapp 3 km langen Strecke zweimal umsteigen müssen.

Senator Haases Konzept enthält Neubaustrecken in der Regel nur dort, wo sie auch Autoanhängern im Senat nicht weh tun werden. Und wo es doch eng werden könnte, z.B. in der Leipziger Straße, macht die Verkehrsverwaltung deutlich, daß sie entgegen bisherigen Absprachen nicht mehr bereit ist, auf eine Verbreiterung der Straße über das historische Profil hinaus zu verzichten. Anderenfalls gibt es halt keine Tram.

Erfreulich ist der Lernprozeß im Hause des Verkehrsenators bei der Planung von Tunnelstrecken. Auf solche kosten- und zeitaufwendigen Projekte soll jetzt ganz verzichtet werden, alle Tramstrecken werden ausschließlich oberirdisch geführt. Umso widersprüchlicher ist, daß Herr Haase zur selben Zeit im Zusammenhang mit der Diskussion um die Verkehrsplanung im Zentralen Bereich gigantische U-Bahn-Baupläne vorgelegt hat. Zum einen soll die U5 soll vom Alexanderplatz über Französische Straße, Brandenburger Tor zum Lehrter Bf. fahren, zum anderen soll die U3 durch Tiergarten-Süd zum Potsdamer Platz und weiter unter der Leipziger Straße (parallel zur geplanten Tram!) verlängert werden. Darüber hinaus wurde das zweifelhafte Projekt einer U7-Verlängerung im Rudow zum Flughafen Schönefeld wieer in die Zielplanung aufgenommen.

So bleibt festzuhalten, daß trotz beachtlicher Verbesserungen gegenüber dem ersten Senatskonzept grundsätzlich noch immer an einer autoorientierten Verkehrspolitik, selbst in der Innenstadt, festgehalten wird, der sich die Straßenbahn im Zweifelsfall stets unterzuordnen hat. Mindestens ebenso verhängnisvoll für die Zukunft der Tram in Berlin ist, daß es zwar nun eine Netzplanung, aber keine Termin- und vor allem keine Finanzierungsplanung gibt. So ist das neue Tramkonzept des Senats, entstanden durch den öffentlichen Druck, letztlich wohl doch nur eine Fortsetzung der Haaseschen Ankündigungspolitik und ein Ausdruck der Konzeptionslosigkeit seiner Politik.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001455.

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