

■ Berlin

Schienen sind ein Versprechen

aus SIGNAL 09-10/2000 (Januar/Februar 2001), Seite 18-20 (Artikel-Nr: 10001973)
Jan Gympel

Warum der Bus die popeligste Form des Nahverkehrs ist und attraktiver ÖPNV endlich wieder mehr Straßenbahn braucht.

Wie es möglich wäre, aus dem derzeitigen Rumpfnetz im ehemaligen Ostteil der Stadt endlich wieder »Straßenbahn für ganz Berlin" zu entwickeln, zeigt detailliert das Buch gleichen Namens. Dabei ist eine Rückkehr der Straßenbahn in möglichst alle Stadtteile schon deshalb dringend notwendig, weil es kaum eine unattraktivere Form des ÖPNV als den Busverkehr gibt.

Haben Sie schon mal einen Busfanatiker getroffen? Haben Sie jemals Massen Verzückter erlebt, die sich um den besten Platz zum Photographieren alter Omnibusse balgten? Menschen, die Aufnahmen von Busmotorgeräuschen lauschen und alte Busutensilien hüten wie kostbare Reliquien?

Warum war für mich als Kind die U-Bahn von größter Faszination - im West-Berlin der siebziger Jahre, wo die Straßenbahn nicht mehr existierte, die Eisenbahn eine überaus triste Randexistenz fristete und die S-Bahn so äh-baba war, daß ein anständiger Mensch nicht einmal an sie dachte? Warum spielte ich - da Lokführer angesichts der lokalen Verhältnisse allzuviel Phantasie erfordert hätte - mit anderen Kindern Zugabfertiger, aber niemals Busfahrer, wo die BVG doch ein sa großes Busnetz unterhielt?

Die Antwort auf all diese Fragen ist so einfach wie niederschmetternd: Der Omnibus ist die reizloseste, popeligste Form öffentlichen Nahverkehrs. Deshalb gibt es, wenn eine Linie gestrichen oder umgeleitet wird, bestenfalls Beschwerden von Anwohnern, denen damit günstige (Direkt-) Verbindungen genommen werden. Aber noch nie ist es zu vergleichbar überbordenden Sentimentalitäten gekommen wie jenen, mit denen die West-Berliner Linie für Linie die Schlachtung ihrer Straßenbahn begleiteten (ohne freilich auf der politischen Ebene irgendetwas dagegen zu unternehmen, so mächtig war der damalige Zeitgeist). Und wen schert schon, wann welches Busmodell seinen letzten Einsatztag erlebt? Natürlich gibt es Verkehrsfans, die sich auch dieses Transportmittels annehmen, alte Wagen pflegen, rekonstruieren und vorführen; und ihre Arbeit ist so lobenswert und wichtig wie die ihrer Kollegen, die sich mit historischen Straßenbahnen befassen. Doch über das Verschwinden eines Bustyps aus dem Berliner Stadtbild berichtet niemand, keine Horden von Hobbyphotographen fallen über die Wagen her wie zuletzt wieder beim Abschied von den »Reko"-Straßenbahnen und den »Stadtbahnern" der S-Bahn geschehen. Ebenso wenig ist vorstellbar, daß die Aufrechterhaltung des Busnetzes von der Öffentlichkeit mit solch Argusaugen verfolgt werden würde wie im Falle der Straßenbahn, die andernfalls von der Großen Senatskoalition wahrscheinlich schon mit schönen Ausreden teilweise beseitigt worden wäre.

Warum sollte man sich für Busse auch so einsetzen? Eine Linie einzurichten, erfordert für gewöhnlich nur, ein paar Haltestellen zu installieren, eventuell noch einige Bäume zu beschneiden - das war's. Noch simpler ist der Unterhalt. Genau dieses Billige haftet



Abschiedsfahrt für den letzten nichtmodernisierten KT 4 D-Straßenbahnzug am 25. Mai 1998 in der Eberswalder Straße. (Foto: Marc Heller)



Noch ein Beispiel für das Interesse an den Schienenverkehrsmitteln: Groß wurde von der S-Bahn Berlin GmbH am 22. Juni 2000 die Inbetriebnahme des 250. Viertelzuges der Baureihe 481 im Bahnhof Oranienburg gefeiert. (Foto: IGEB-Archiv)



Gleise verpflichten! Wo das Versprechen nicht eingelöst wird, mahnen sie dennoch schon alleine durch ihre Anwesenheit im öffentlichen Raum, wie hier in der Invalidenstraße. (Foto: Florian Müller, 13. März 2000)

dem Busverkehr aber auch an: Niemand mußte sein Herzblut daran verschwenden, er hat keiner besonderen Mühe, keines besonderen Engagements bedurft - und kann so schnell verändert werden und sogar wieder verschwinden wie er eingerichtet wurde. Selbst den Fahrzeugen läßt sich kein besonderer Reiz abgewinnen (wenn man einmal von den Doppeldeckern absieht, die aber - als wollte man dies Verkehrsmittel aller Attraktivität berauben - in Zukunft nur noch ein Drittel des Wagenparks ausmachen sollen). Können Sie sich vorstellen, daß Begeisterung ausbricht, wenn es heißt: Heute lassen wir unser Auto stehen und fahren stattdessen mit dem Bus? Wo man vormittags auf vielen Linien auffällt, wenn man unter sechzig ist (und sich vermutlich in den Verdacht eines liederlichen Lebenswandels gerät, der einen den Führerschein gekostet hat)? Da kann die Technik noch so ausgeklügelt sein, da können die Designer noch so redliche Arbeit leisten oder die abstrusesten Kapriolen schlagen - unterschwellig scheint doch immer durch, daß der Bus letztlich geblieben ist, was schon seine Urahnen waren: Auf die Torwagen - Pritschengefährte mit ein paar Bänken drauf - begab sich, wer sich kein eigenes Pferd, keinen eigenen Wagen leisten konnte. Bus fährt vornehmlich, wer sich kein eigenes Auto leisten kann.

Aber wer leistet sich schon eine eigene Bahn? Bereits insofern ist die Straßenbahn etwas Besonderes: Kein dürftiger, oft auch noch wenig gepflegter Ersatz in erzwungener Kollektivität, mit dem man über die gleichen Straßen holpert, im gleichen Stau steht wie jene, die dies immerhin in ihrem persönlichen, individuell gestalteten Gefährt tun können (und dabei die Musik ihrer Wahl hören und soviel rauchen wie sie wollen). Die moderne Straßenbahn gleitet an ihnen vorbei, geruchlos, leise, in gleichmäßiger, ruhiger Fahrt. Sie stößt in Bereiche vor, die anderen Vehikeln verwehrt sind, fährt durch Fußgängerzonen, nimmt auf eigenen Trassen Abkürzungen durch Wälder und freies Gelände. Wenngleich an Schienen gebunden, vermittelt die Straßenbahn mit all dem ein größeres Gefühl von Freiheit und, obwohl ebenfalls »omnibus" (»für alle"), von Exklusivität.

Hinzu kommt, daß die Tram durch diese Schienen - anders als der Bus und erst recht die U-Bahn - immer präsent ist, auch wenn gerade kein Zug fährt. Schienen sind stets ein Versprechen: auf die Ferne, in die sie führen, auf die Bahn, die kommen und einen dorthin mitnehmen wird; es gibt deshalb nichts Deprimierenderes als Gleise, von denen man weiß, daß auf ihnen nie wieder ein Zug verkehren wird. Nicht zuletzt zeugen die Schienen von Engagement und Überlegung. Eine Straßenbahnstrecke besitzt einen ganz simplen ökonomischen Investitionswert, den eine Busroute logischerweise nicht haben kann. Wer bei Verstand ist, überlegt sich zweimal, ob er dies einfach aufgeben kann. Und jede Neubaustrecke ist schließlich, nach dem weltweiten Ausrottungsfeldzug gegen die Straßenbahn und zumal, wenn sie dem Autoverkehr wieder Raum entzieht, auch ein Zeichen der Besinnung, von gewonnener Einsicht und wahrhaftem Fortschritt.

Das Buch »Straßenbahn für ganz Berlin" zeigt, was wir - auch und gerade stadtästhetisch - durch die Beseitigung der Tram verloren haben und wie wir es zurückgewinnen können. Es tut dies erfreulich detailliert, um endlich all den Bremsern, Bedenkenträgern und unverhohlenen Straßenbahnfeinden die Argumente aus den Händen zu schlagen. Würde Berlin nicht seit zehn Jahren von einer ebenso trost- wie einfalllosen Großen Koalition regiert, wären all die schönen Reden von »Innovation", »Nachhaltigkeit" und »zukunftsweisender Stadtentwicklung" nicht nur leeres Geschwätz - dann wäre dieses Buch überflüssig und der Ausbau des Tramnetzes

längst ernsthaft in Angriff genommen worden. Dann wäre die Bahn durch die Wasserstadt Oberhavel, pardon: »Spandauer See«, nicht schon daran gescheitert, daß einige Kleinstadtpolitiker mal wieder den Verlust einiger Parkplätze und Rechtsabbiegespuren befürchtet hätten, sondern die Keimzelle der weitestgehenden Umstellung des Spandauer Lokalverkehrs auf die Straßenbahn geworden. Dann hätte Berlin mit solchen und ähnlichen Maßnahmen international für Furore gesorgt als Metropole, die massiv die Fehler der Vergangenheit korrigiert und die Straßenbahn wiederaufbaut - statt für viel Geld noch eine U-Bahn-Strecke in die Erde zu buddeln, deren mangelnde Auslastung jetzt schon abzusehen ist.

Natürlich waren die Rückkehr der Tram in den einstigen Westteil der Stadt sowie auf den Alexanderplatz wichtige Zeichen - doch als fast die einzigen Neubaustrecken in zehn Jahren sind sie ein mehr als dürftiges Ergebnis. Wenn Berlin wirklich das vielbeschworene »Verkehrskompetenzzentrum«, eine Stadt mit Vorbildcharakter werden will, müssen diesen zwei Trassen viele weitere folgen, auch und gerade westlich der früheren Sektorengrenze - als ständig sichtbare Zeichen einer neuen, fortschrittlichen Verkehrspolitik.

Einer Verkehrspolitik, die eben auch begriffen hätte, daß der Bus als Hauptkonkurrent und einstmals gepriesener »Ersatz« für die Straßenbahn nicht nur weniger wirtschaftlich ist, sondern auch denkbar profan und als Objekt für Träume gänzlich ungeeignet. Derweil bei der Straßenbahn viele Dinge mitschwingen, die ihr einen besonderen Reiz verleihen und die es zu den erheblichen ökonomischen Vorteilen kostenlos dazu gibt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001973>.

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