

■ Berlin

Zwei Herzen in (s)einer Brust

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10002556)
IGEB Stadtverkehr

Dr. Wolfgang Predl, Direktor für Straßenbahn und U-Bahn bei der BVG, stellte sich zu den 20. Deutschen Schienenverkehrs-Wochen beim Fahrgast-Sprechtage am 11. September 2003 seinen Kunden. Konflikte zwischen der U-Bahn auf der einen und der Straßenbahn auf der anderen Seite können dabei nicht immer ausbleiben, etwa wenn es um die Verteilung von GVFG-Mitteln geht.

Was ist der Unterschied zwischen elf Jahren und dreizehn Jahren? Na? Falsch!

Der Unterschied liegt darin, dass in elf Jahren (1979 bis 1990) 26 Kilometer Straßenbahn in Berlin gebaut wurden, in den darauffolgenden 13 Jahren 1990 bis 2003 kam man auf eine Stilllegung von drei Kilometer (Altglienicke) und atemberaubende neun Kilometer Neubau (Osloer Straße, Buchholz, Alexanderplatz). Ach ja, nicht zu vergessen die 400 Meter in der Warschauer Straße - bis zum Prellbock vor der Oberbaumbrücke.

Projekte, die bereits planfestgestellt waren (Adlershof Wista) wurden ebenso gestrichen wie die bereits bauvorbereitend begonnene »Alex II«. Und von für die Zukunft der Straßenbahn derartig entscheidenden Trassen wie Potsdamer Straße, Sonnenallee und Zoologischer Garten wagt man nur noch im kleinen Kreis am Lagerfeuer zu erzählen. Von der regierenden SPD war nichts anderes zu erwarten; sie hat immerhin in den 1960er Jahren aktiv den Untergang der West-Berliner Straßenbahn betrieben, und die allorts wild wuchernden Straßen-Neubauten zeigen, daß diese Partei verkehrspolitisch in den frühen 70ern stehengeblieben ist. Dass aber auch vom kleinen Regierungspartner, der seinen Namen zu Oppositionszeiten gerne mit »Partei Der Straßenbahn« zu übersetzen pflegte, seit der Ankunft an den Fleischtopfen des Senats keinerlei verkehrspolitische Aussagen mehr zu vernehmen sind, irritiert doch etwas.

Der Beschluss zur Umverteilung der Mittel aus der Tram-Neubaustrecke Alex II in die Sanierung der U-Bahn-Tunnel im Westteil der Stadt zeigt die Zwickmühle, in der sich der einstige Nur-Straßenbahndirektor nun befindet: er ist trotz der Freude über die zusätzlichen Mittel für die U-Bahn der Meinung, dass der begonnene Bau am Alexanderplatz hätte fertiggestellt werden müssen. Aber aufgeschoben sei nicht aufgehoben, zitierte Dr. Predl den Verkehrssenator und hofft auf einen Baubeginn nach 2006. Der Glaube kann bekanntlich Berge versetzen - hoffentlich gilt dies auch mal für Straßenbahn-Schienen.

Einsparungen bei der Straßenbahn

Positiv und überraschend eindeutig äußerte sich Predl dagegen zur Zukunft der Straßenbahn-Strecke nach Nordend (Linie 52): die BVG denke nicht daran, diese Strecke stillzulegen, auch wenn übereifrige Beamte der Stadtentwicklungsverwaltung auf ihren Plänen solche Absichten bereits in die Welt hinausposaunen. Diesen Leuten werden dabei nicht einmal ihre eigenen Widersprüche bewusst, in die sie sich verwickeln: so ist auf den gleichen Karten, die behaupten, »die Straßenbahn nach



400 Meter Neubaustrecke an der Oberbaumbrücke. (Foto: Alexander Frenzel)



Straßenbahn in der Schönhauser Allee: ab Dezember 40 Prozent weniger Fahrten im Berufsverkehr! (Foto: Alexander Frenzel)



HK-Zug am Endbahnhof Warschauer Brücke. (Foto: Frank Böhnke)

Nordend rechnet sich nicht mangels Bedarf«, seit Jahren unbeeinflusst von den finanziellen Realitäten eine U-Bahn(!)-Strecke in Verlängerung der U 2 nach Nordend in Planung. Na ja, solange das Geld in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung noch reicht, um den Leuten Buntstifte zum Vollmalen von Stadtplänen zu kaufen, kann es ja so schlimm nicht sein mit der Haushaltslage ...

Neubauten gibt es also nicht - dass in der Bernauer Straße tatsächlich gebaut wird, darf man erst glauben, wenn der erste Zug gefahren ist - aber es droht über kurz oder lang eine weitere Stilllegung: die Boxhagener Straße steht auf der Abschlusliste, begründet wird dies mit dem hypothetischen Ostkreuz-Umbau, was aber keineswegs ein zwingendes Argument ist. Zumal die Boxhagener Straße der einzige Abschnitt der Linie 21 ist, der sich vom Fahrgastaufkommen rechnet. Und: nach Stilllegung dieser Strecke wird man wohl oder übel einen Bus entlang der Boxhagener durch dieses dichtbesiedelte Gebiet schicken müssen. Wo da ein Spareffekt herkommen soll, weiß wohl niemand so genau.

Im neugewebten Nordnetz werden einige Linien empfindlich gekürzt. Die 24 entfällt ganz, die 50 fährt zukünftig zwischen Französisch Buchholz und Virchow-Klinikum (abends nur zwischen Buchholz und Björnsonstraße), 52 und 53 verkehren gemeinsam ab Pastor-Niemöller-Platz zum Kupfergraben via S-Bahnhof Hackescher Markt, wobei beide Linien ausgedünnt werden: die Außenäste in Pankow werden statt im 15-Minuten-Takt nur noch alle 20 Minuten bedient, in der Innenstadt ergibt sich eine 10-Minuten-Folge. Die 13 ersetzt im südlichen Abschnitt die 50 und verkehrt - allerdings im bisherigen Takt - über die Veteranenstraße und den Nordbahnhof zum Kupfergraben. Das bedeutet für die Fahrgäste viele Leistungseinschränkungen im Tagesverkehr, während in der Schwachverkehrszeit das Angebot auf ähnlichem Niveau bleibt. Interessant zu hören war in diesem Zusammenhang, dass die BVG die mit dem Senat im Unternehmensvertrag vereinbarten Nutzwagenkilometer aufgrund der entfallenen Neubauten deutlich unterschreitet. Wie passen zu dieser Aussage eigentlich Angebotskürzungen in der Wisbyer Straße um 50 Prozent, in der Schönhauser Allee um 40 Prozent, in der Veteranenstraße um 33 Prozent und im Weinbergsweg, in Rosenthal und in Niederschönhausen um jeweils 25 Prozent?

Durch die freiwerdenden GT6N im Zusammenhang mit dem neuen Nordnetz ergeben sich immerhin Möglichkeiten, den Niederflureinsatz vor allem in Köpenick zu verstärken. Der S-Bahnhof Schöne Weide wird endlich von Niederflurbahnen (Linie 28) erreicht. Grünau und Friedrichshagen werden wegen technischer Gründe bzw. zu geringer Fahrgastzahlen weiterhin keine Niederflur-Einsätze bekommen.

Bei der Straßenbahn-Beschleunigung ist die BVG nach eigener Einschätzung sehr weit gekommen. 85 Prozent der Anlagen sind beschleunigt, weitere sind gerade im Bau, der Rest ist planungsbehaftet. Nun ist der Aufbau eines Störungsmanagements geplant, einzelne Anlagen müssen immer wie der nachjustiert werden. Einige Teilnehmer merkten auch an, dass an zahlreichen Kreuzungen von einer Bevorrechtigung nicht die Rede sein kann, wenn man davon absieht, dass sich die Straßenbahn anmelden »darf«. Häufig heißt dies aber nur, dass erstmal alle möglichen Linksabbieger links abbiegen dürfen, bevor die Straßenbahn endlich ihr Frei-Signal bekommt. Vor diesem Hintergrund scheint die Aussage Predls ein wenig zweckoptimistisch zu sein.

U-Bahn

Einen neuen Beschluss des Aufsichtsrats konnte Dr. Predl in seinem Einführungsvortrag verkünden. Die Option auf 21 HK-Halbzüge wird von der BVG eingelöst. Zur Fußball-WM im Jahr 2006 sollen sie einsatzfähig sein. Dafür werden in gleichem Umfang Züge der Baureihe A3 L 67 abgestellt. Grund ist neben der Möglichkeit der GVFG-Finanzierung auch die nicht zufriedenstellende Sanierung älterer Wagen durch den Mittenwalder Gerätebau.

Im Bauwerksbereich der U-Bahn stehen erhebliche Arbeiten an, die BVG-Baudirektor Uwe Kutscher erläuterte.

Dabei handelt es sich um die zweite Phase der U 5-Sperrung von Frankfurter Allee bis Tierpark, die in den Sommermonaten 2004 erfolgen wird. Vorher geht es allerdings schon an der Kreuzberger Hochbahn weiter. Hinzu kommt ein einwöchiger Pendelbetrieb auf der U 7 zwischen Britz-Süd und Rudow. In Rudow sollen Weichen eingebaut werden, damit in den Schwachverkehrszeiten am Bahnsteig gekehrt werden kann. Ein Beispiel für eine sinnvolle Sparmaßnahme, die das Angebot für die Kunden nicht schmälert. Wenn man allerdings bedenkt, dass einst mit riesigem Aufwand Kehranlagen hinter den Endbahnhöfen errichtet wurden ...

Auch die Bahnhofsumgestaltung wird fortgesetzt. Der Schwerpunkt liegt hier neben der Altbausubstanz bei den Bahnhofsbauten der 60er und 70er Jahre. So konnten zum Beispiel in Osloer Straße die Deckenhöhen um 50 Zentimeter vergrößert werden, der Bahnhof macht nun einen großzügigeren Eindruck. Immer mehr Schönheitsreparaturen sollen dabei durch Mitarbeiter aus dem Personalüberhang durchgeführt werden, wie es schon am Siemensdamm geschehen ist.

Unvermindert fortgesetzt wird das Aufzugsprogramm mit etwa fünf Stationen pro Jahr. Leopoldplatz, Tegel, Mehringdamm, Friedrichstraße, Alexanderplatz, Frankfurter Allee und Dahlem-Dorf sind als nächstes auf der Agenda. Zufrieden ist die BVG mit dem Projekt »zweite Ausgänge«. Ende 2005 sollen alle Tunnelbahnhöfe über zwei Möglichkeiten zum Betreten und Verlassen der Bahnsteige verfügen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002556>.

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