

■ Berlin

## Straßenbahnstummel am Nordbahnhof

aus SIGNAL 05/2005 (Oktober/November 2005), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10002779)  
Alexander Kaczmarek (CDU), Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin

### Kleine Anfrage vom 27. April 2005

**Frage 1:** Trifft es zu, dass die im Bau befindliche Verlängerung der Straßenbahnstrecke von der jetzigen Endstelle an der Eberswalder Straße zum Nordbahnhof nicht mit der bereits bestehenden Strecke in der Invalidenstraße verknüpft wird, und wenn ja, aus welchen Gründen?

**Frage 2:** Teilt der Senat die Auffassung, dass eine Verknüpfung mit der Strecke in der Invalidenstraße aus betrieblicher und verkehrlicher Sicht sinnvoll wäre?

**Antwort zu 1. und zu 2.:** Bis zur Weiterführung der Straßenbahn zum Hauptbahnhof endet der Straßenbahnverkehr der Linie M 10 am Nordbahnhof. Eine Weiterfahrt der M 10 über den Nordbahnhof hinaus müsste über den Knoten Invaliden-/Chausseestraße zu den vorhandenen Endstellen Schwartzkopffstraße oder Am Kupfergraben führen. Diese Linienführungen wurden auch vom Senat zunächst in Betracht gezogen, jedoch im Einvernehmen mit der BVG als verkehrlich nicht sinnvoll und betrieblich nicht erforderlich verworfen. Insofern kann zunächst auf die Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in der Invalidenstraße verzichtet und ihre bauliche Umsetzung bis zur Weiterführung der Straßenbahn zum Hauptbahnhof ausgesetzt werden. Für diese Vorgehensweise sprechen folgende Gründe:

- Der verkehrliche Nutzen einer vorzeitigen Verknüpfung ist äußerst gering. Die Wirtschaftlichkeit der derzeit nur wenig ausgelasteten Straßenbahnstrecke in der Chausseestraße--Friedrichstraße würde sich wegen des beträchtlichen zusätzlichen Platzangebotes der M 10 bei gleichzeitig geringem Nachfragezuwachs noch weiter verschlechtern.

Im Zusammenhang mit dem Straßen- und Straßenbahnbau westlich der Chausseestraße müssen auch die vorhandenen Straßenbahngleise östlich der Chausseestraße lagemäßig verändert werden. In dieser Umbauphase steht der Streckenabschnitt der Invalidenstraße zwischen Nordbahnhof und Chausseestraße nur sehr eingeschränkt dem Verkehr zur Verfügung, so dass - um gegenseitige Beeinträchtigungen zu minimieren - der im 5-Minuten-Takt verkehrenden M 10 nur über eine Kehrmöglichkeit vor der Invalidenstraße eine stabile Betriebsführung ermöglicht werden kann.

Wird gleichzeitig mit der Neubaustrecke zum Nordbahnhof auch die Verknüpfung mit der Bestandsstrecke in der Invalidenstraße hergestellt, könnte dieser Anschluss nur provisorisch erfolgen, so dass verlorene Kosten entstehen (siehe auch Antwort zu 5.). Die Leistungsfähigkeit des schon heute stark belasteten Knotens Chausseestraße/Invalidenstraße würde sich durch weitere zwölf Abbiegefahrten der Straßenbahn pro Stunde und Richtung erheblich verringern. Wesentliche Ursache dafür sind die aus den kleinen Gleisradien resultierenden Langsamfahrten der Straßenbahn. (...)

**Frage 4:** Welche planerischen und rechtlichen Voraussetzungen wären noch zu erfüllen, um die Verknüpfung zwischen der Neubaustrecke und der Strecke in der

Invalidenstraße herstellen zu können?

**Antwort zu 4.:** Die Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Invalidenstraße ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der Strecke von der Eberswalder Straße zum Nordbahnhof. Mit Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses am 13. Juni 2005 in den Bezirksämtern Pankow und Mitte sind die rechtlichen Voraussetzungen gegeben.

**Frage 5:** Könnte im Vorgriff auf den Umbau der Invalidenstraße eine provisorische Verbindung der Straßenbahnstrecken erfolgen und welche - ggf. verlorenen - Kosten wären damit verbunden?

**Antwort zu 5.:** Eine provisorische Verbindung ist grundsätzlich möglich. Würde sie umgesetzt, entstünden verlorene Kosten im investiven Bereich von ca. 1,0 Mio. EUR (Ein- und Rückbau der doppelten Gleisverbindung, desgleichen für Fahrleitung und Mäste), weitere Mehrkosten entstehen bei den Betriebskosten (siehe auch Antwort zu 6.). Wird - zu einem späteren Zeitpunkt - nur die endgültige Verbindung hergestellt, entstehen keine verlorenen Kosten, weil Gleise, Weichen und Fahrleitung dann die richtige Lage einnehmen. (...)

Berlin, den 20. Mai 2005

Maria Krautzberger

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Die vollständige kleine Anfrage finden Sie im Internet unter [www.parlament-berlin.de](http://www.parlament-berlin.de)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002779>.

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