

■ Aktuell

BVG-Planspiele für Straßenbahn-Stillegungen

aus SIGNAL 03/2006 (Juni/Juli 2006), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10002891)
IGEB Stadtverkehr

Mit Verwunderung registriert der Berliner Fahrgastverband IGEB neuerliche Planspiele der BVG zur Stilllegung von Straßenbahnstrecken insbesondere in Pankow und Köpenick. Zuständig ist dafür schließlich allein das Land Berlin, das sich überlegen muss, auf welche Weise die Strecken neu vergeben werden, falls die BVG sie tatsächlich nicht mehr befahren will.

125 Jahre nach dem Start der »Elektrischen« in Berlin erlebt dieses Verkehrsmittel weltweit eine Renaissance. Aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Gründen haben allein in Europa in den letzten 15 Jahren mehr als 25 Großstädte sogar völlig neue Straßenbahnsysteme aufgebaut. Doch hier in Berlin, der Hauptstadt der Feinstaubbelastung, bekennen sich viele Verantwortliche bestenfalls auf dem Papier zur umweltfreundlichen Straßenbahn. Selbst der Bau hochwirtschaftlicher Strecken wie zum Alexanderplatz (»Alex II«) oder zum Hauptbahnhof wird immer wieder verzögert, weil die Verkehrsplaner des Senats dem Autoverkehr Vorrang einräumen.

Ausbau statt Abbau

Anstatt alle Energie in den - gerade auch aus wirtschaftlichen Gründen gebotenen - Ausbau des Straßenbahnnetznetzes zu stecken, wird nun schon wieder, wie bereits in den Jahren nach der Wende, an Stilllegungsplänen gearbeitet. Angeblich zu niedrige Fahrgastzahlen lassen nach Einschätzung der BVG einen Ersatz durch Busse kostengünstiger erscheinen. Für einen großen Teil der zur Disposition gestellten Streckenabschnitte ist dies jedoch ein Trugschluss.

Auf nicht wenigen der in Frage gestellten Abschnitte fährt die Straßenbahn auf einem eigenen Bahnkörper. Busse würden hier im Autoverkehr stecken bleiben und durch längere Fahrzeiten nicht nur für die Fahrgäste unattraktiver sein, sondern auch durch erhöhten Personaleinsatz Mehrkosten verursachen.

Unersetzbare Uferbahn

Wie wichtig eine Gesamtbetrachtung ist, zeigt das Beispiel der Schmöckwitzer Uferbahn. Um einige hunderttausend Euro für die erforderliche Beseitigung von Langsamfahrstellen einzusparen, will die BVG die Straßenbahnlinie 68 Ende 2007 stilllegen. Damit würde jedoch eine mit Millioneninvestitionen in den 80er und 90er Jahren in einen guten Zustand gebrachte Strecke aufgegeben. Außerdem wären erhebliche Investitionen erforderlich, um die Züge in Grünau statt heute in Schmöckwitz enden lassen zu können.

Schließlich wäre es gar nicht möglich, einen Bus die Strecke der Straßenbahn befahren zu lassen, es sei denn, man würde den Bereich Regattastraße und die Trasse durch den Wald für einen Bus ausbauen, was hoffentlich selbst die autofixiertesten Berliner Verkehrsplaner nicht ernsthaft erwägen.



Die Schmöckwitzer Uferbahn, befahren von der Linie 68, ist eine der schönsten Straßenbahnstrecken Deutschlands. Ihr Potenzial als Ausflugs- und Touristenstrecke wird von der BVG nicht ausreichend vermarktet. (Foto: Alexander Frenze)



Noch Anfang 2006 gab es am Hauptbahnhof Tram-Signets. Doch zu dieser Zeit war leider schon klar, dass durch ein stümperhaftes Planfeststellungsverfahren frühestens 2009 die erste Straßenbahn den neuen Fernbahnhof erreicht. (Foto: Marc Heller)

Metrolinien in Pankow

Die Streckenäste nach Rosenthal und Niederschönhausen sind erst vor einem Jahr zur Metrostraßenbahnlinie M 1 aufgewertet worden. Im Berufsverkehr reichen die 150 Plätze der eingesetzten Züge kaum aus, um den Fahrgastandrang zu bewältigen. Die BVG weigert sich trotz entsprechender Forderungen von Fahrgästen und der Senatsverkehrsverwaltung, hier zusätzliche Züge fahren zu lassen, weil es ihr seit Jahren nicht gelingt, die technischen Voraussetzungen für den Einsatz von Verstärkerzügen zu schaffen. Stattdessen fahren schon jetzt während des Berufsverkehrs Busse parallel.

Der Streckenast nach Buchholz ist erst vor wenigen Jahren in die Neubausiedlung Französisch-Buchholz verlängert worden. Seitdem ist die Strecke mit 10 000 Fahrgästen am Tag nicht nur gut ausgelastet, sondern nach BVG-Standards sogar »metrolinienwürdig«

Mahlsdorf: Verlängern statt einstellen

Die Strecke nach Mahlsdorf sollte nach BVG-Vorstellungen noch vor einem Jahr wegen des erheblichen Fahrgastpotenzials ebenfalls zur Metrolinie aufgewertet werden. Lediglich weil die BVG bei der Streckensanierung der überwiegend eingleisigen Strecke in den 90er Jahren den Einbau einer Ausweichstelle versäumte, ist hier der zunächst beabsichtigte 10-Minuten-Takt noch nicht eingeführt worden, obwohl in Mahlsdorf durch kontinuierliche Neubebauung zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten. Noch höhere Fahrgastzahlen wären mit der Durchbindung der Strecke nach Hellersdorf möglich, wie sie im Stadtentwicklungsplan Verkehr des Senats enthalten ist. Auch die Strecke nach Friedrichshagen weist mit ca. 4000 Fahrgästen am Tag eine akzeptable Auslastung auf.

Straßenbahn kann und muss noch schneller werden

Dass die Berliner Straßenbahn gerade in wirtschaftlicher Hinsicht große Reserven hat, darf bei der Bewertung des bestehenden Straßenbahnnetzes nicht ignoriert werden.

Die Beschleunigungspotenziale für die Straßenbahn sind in Berlin noch längst nicht ausgeschöpft. Nur an den wenigsten Ampeln hat die Straßenbahn eine echte Vorrangschaltung. Häufig bestehen nur Anforderungsschaltungen, die in der Regel aber noch immer mit Wartezeiten von bis zu einer Minute verbunden sind. Andere Städte machen Berlin längst vor, dass eine intelligente Vorrangschaltung an fast allen Kreuzungen auch ohne Beeinträchtigung des Autoverkehrs möglich ist.

Teure Neubauzüge mindern Wirtschaftlichkeit

Begründet wird die mögliche Einstellung der Straßenbahnstrecken seitens der BVG auch mit der notwendigen Neubeschaffung von Straßenbahnzügen, sobald die Anfang der 90er Jahre modernisierten Tatra-Züge abgeschrieben sind. Die BVG hat jedoch für die neu zu beschaffenden Züge zu hohe Standards festgelegt (z.B. 100%-Niederflurfahrzeug), womit preiswerte Neuanschaffungen, wie z.B. in Leipzig oder Bremen praktiziert, in Berlin ausgeschlossen werden und damit die Wirtschaftlichkeitsschwelle für den Betrieb von Straßenbahnen unnötig hoch gelegt

wird.

Bei einer seriösen Bewertung des Straßenbahnnetzes sind auch die stadtplanerischen Entwicklungspotenziale entlang der Strecken einzubeziehen. Insbesondere die Strecken in den Außenbezirken weisen hier die größten Wachstumspotenziale auf.

Das Berliner Straßenbahnnetz ist in den letzten 15 Jahren für viel Geld modernisiert worden. In den nächsten 15 Jahren müssen nun durch Ergänzungen und Lückenschlüsse die Folgen der Berliner Teilung und einer zu autofixierten Verkehrsplanung überwunden werden, anstatt ganze Teilnetze, noch dazu in ...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002891>.

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