SIGNALARCHIV.DE

Titelthema 150 Jahre Straßenbahn

Zukunftsperspektive für die Berliner Straßenbahn

aus SIGNAL 03/2015 (Juli 2015), Seite 1-5 (Artikel-Nr: 10003816)

Berliner Fahrgastverband IGEB

IGEB fordert 100 Kilometer Neubaustrecken

Die Berliner Straßenbahn ist ein »heißes Eisen«, denn sobald das Thema Netzausbau aufgriffen wird, überwiegen Emotionen die Fakten. Es werden Floskeln und Thesen aus der verfehlten Verkehrspolitik der 1950er Jahre und folgenden Dekaden ausgegraben, die wissenschaftlich so nicht zu halten und längst überholt sind. Sie sei zu laut, zu leise, zu langsam, zu schnell und ein Verkehrshindernis, das Autos den Platz wegnimmt, aber sie möge gefälligst auf einem eigenen Gleiskörper fahren.

Diese Widersprüchlichkeit macht es, zusammen mit dem Wunsch nach dem Erhalt des Status Quo, sehr schwer, eine sachliche faktenbasierte Diskussion zu führen, und sorgt für eine gewisse Wankelmütigkeit in der Politik. So verwundert es kaum, dass Berlins Gesundheitssenator Mario Czaja - gewählt per Direktmandat in Mahlsdorf - den ab Dezember 2015 angedachten 10-Minuten-Takt zwischen Köpenick und dem südlichen Mahlsdorf in einem Brief an die Anwohner bejubelt und auf die baldige Ausweitung zur heutigen Endhaltestelle am S-Bahnhof Mahlsdorf hofft, er zugleich aber gegen den dafür notwendigen Aus- und Umbau in Mahlsdorf und die Verlängerung nach Hellersdorf agiert und maßgebliche Verantwortung für den aktuellen Stillstand trägt, obwohl sich dadurch die Umsteigewege in Mahlsdorf deutlich verkürzen und die Wirtschaftlichkeit der BVG durch die bessere Erreichbarkeit des Betriebshofs in Marzahn erhöhen würde.

Elektromobilität ist ein aktuell häufig genanntes Ziel, bei dem die Straßenbahn komischerweise immer wieder »vergessen« wird. Dabei bietet sie vor allem durch ihre hohe Kapazität klare Vorteile gegenüber neu entwickelten Systemen, die meist noch nicht die komplette Marktreife und notwendige Zuverlässigkeit erreicht haben und daher mit viel Geld gefördert werden. Beispiel E-Bus. Die starre Infrastruktur, zum Beispiel Ladestationen, verringert beim Bus die Flexibilität der schnellen Linienanpassung jenseits der schon heute viel zu langwierigen Genehmigungsverfahren für neue Haltestellenstandorte. Dadurch sind die Nachteile der festen Streckenführung der Straßenbahn in der Realität deutlich geringer, als es den Anschein erweckt.

Eigentlich müsste Berlin ähnlich stolz auf seine »Elektrische« sein, wie es San Fransisco auf seine Cable Cars ist, denn Werner von Siemens präsentierte hier nicht nur die erste elektrische Bahn in der Nähe des heutigen Hauptbahnhofs, er ließ auch die erste elektrische Straßenbahn fahren - in Lichterfelde ab dem 16. Mai 1881. Heute ist die elektrische Straßenbahn weltweit gelebte Elektromobilität und unterliegt einer ständigen Evolution. Diese Entwicklungen gilt es aufzunehmen und in Zukunft da einzusetzen, wo es sinnvoll ist.

In Erinnerung muss gerufen werden, dass die Straßenbahn genau jenes ist: eine Bahn auf der Straße. Ein eigener Gleiskörper darf ebensowenig Dogma sein wie die Reservierung einer bestimmten Anzahl an Fahrstreifen allein für den Autoverkehr. Vielmehr muss für jeden Abschnitt ein sinnvolles Miteinander aller

Der Bahnhof Zoo hat eine lange Tradition als Verkehrsknotenpunkt. Künftig sollen hier Straßenbahnen nach Spandau, Wittenau, Moabit und Schöneweide fahren. Damit erhält der Zoo eine ähnliche Bedeutung zurück, wie sie heute der Alexanderplatz hat. (Foto: Florian Müller)

Ungenutzte Vorleistung in der Leipziger Straße. Sie soll Teil der Durchmesserlinie zur Appenzeller Straße in Lichterfelde werden. (Foto: Florian Müller)

Noch wird die Rathausstraße durch die U5-Baustelle dominiert. Die Straßenbahn zum Potsdamer Platz ist seit 1990 fest vorgesehen. Dennoch wurde sie beim Neubau der Rathausbrücke aus Kostengründen nicht berücksichtigt. Das wird sich später rächen, denn für die Zukunft werden beide Strecken gebraucht: eine durch die Leipziger und eine durch die Französische Straße. (Foto: Tom Gerlich)

Die Strecken Hauptbahnhof--Turmstraße--Mierendorffplatz--Westend in Ost-West-Richtung und Virchow-Klinikum--Beusselstraße--Zoo in Nord-Süd-Richtung bilden an der Turmstraße/Beusselstraße das Moabiter Kreuz. (Foto: Florian Müller)

Die Verlängerung der Straßenbahn von Rosenthal durch das Märkische Zentrum zum Bahnhof Wittenau ist lange überfällig, um die Tangentialverbindung nach Pankow zu stärken. Eine sinnvolle Netzergänzung bietet die Nordwesttangente zwischen dem Märkischen Viertel und Jungfernheide (weiter über

Verkehrsteilnehmer gefunden werden.

Leider mangelt es den Verantwortlichen in Berlin nicht nur am Entscheidungswillen, sondern auch an der notwendigen Kreativität für die Stadtentwicklung. Noch immer zieren die U 10 nach Weißensee und die völlig illusorische U 11 nach Marzahn den Flächennutzungsplan, während Korridore für potenzielle Straßenbahnstrecken fehlen. Dabei würden entsprechende Vorgaben für den Leitungsbau, Sanierung und Neubau von Straßen und Brücken die künftigen Baukosten für eine Neubaustrecke maßgeblich senken. Nicht einmal die Rathausbrücke in Mitte wurde bei ihrem Neubau für die Straßenbahn vorbereitet, obwohl die Trasse durch die Französische Straße zum Potsdamer Platz schon lange als mögliche Alternativroute zur Leipziger Straße gilt - immerhin eine der wenigen Strecken, die seit den 90er Jahren ununterbrochen zu den geplanten Neubaustrecken zählt! Hier muss endlich ein Umdenken in den Berliner Behörden und der Politik stattfinden, um künftig den Anforderungen der wachsenden Stadt gerecht zu werden.

100 Kilometer neue Straßenbahn

Ein verkehrsplanerisches Leitbild im Berlin des 20. Jahrhunderts war das 200-Kilometer-Netz für die U-Bahn. Für das 21. Jahrhundert muss es das 300-Kilometer-Netz für die Straßenbahn werden - mindestens. Denn es gibt Bedarf, das fast 200 Kilometer lange Streckennetz zügig um rund 100 Kilometer Straßenbahn-Neubaustrecken zu ergänzen. Dazu kommen sinnvolle Lückenschlüsse im vorhandenen Netz im Umfang von etwa 15 Kilometer, die seit 1989 zwar immer wieder angedacht waren, aber bisher nicht realisiert wurden.

300 Kilometer Straßenbahn - das scheint sehr viel zu sein, doch das wäre erst die Hälfte des BVG-Straßenbahnnetzes in seiner ursprünglichen Länge in den 1920er Jahren. Angesichts des über 200 km langen Metrobusnetzes können 100 km Straßenbahn-Neubaustrecken eigentlich nur ein Einstieg in die notwendige Evolution des Berliner Nahverkehrs sein, dessen Rückgrat - das Schnellbahnnetz aus S-, U- und Regionalbahn - punktuell an die Leistungsgrenze gerät und daher primär mehr Fahrzeuge benötigt. Ergänzend kann die Straßenbahn durch neue attraktive Direktverbindungen solche Spitzen an Umsteigepunkten abmildern.

Das folgende Perspektivnetz soll mit seinen sieben Schwerpunkten vor allem als Diskussionsgrundlage für sinnvolle Neubaustrecken dienen. Einige Strecken lassen sich einfacher als andere realisieren und ermöglichen schnelle Synergieeffekte.

Die Durchmesserlinie
(Nordost--Südwest)

Als eines der wichtigsten Projekte hält sich die Straßenbahn in der Leipziger Straße hartnäckig in den Plänen und Diskussionen. Der aktuelle Senat erklärt, ihre Realisierung ab 2020 bis zum Potsdamer Platz vornehmen zu wollen. Im IGEB-Perspektivnetz bildet die Strecke Rathausstraße--Leipziger Straße--Potsdamer Platz--Innsbrucker Platz--Rathaus Steglitz--Hindenburgdamm--Appenzeller Straße eine wichtige Grundlage für den Netzausbau. Ergänzt wird sie durch einen Abzweig am Spittelmarkt über Lindenstraße, Hallesches Tor zum Mehringdamm. Parallel erreicht eine zweite Strecke den Potsdamer Platz, vorbei am Humboldtforum und

Gendarmenmarkt über die Französische Straße. Beide Strecken erfüllen unterschiedliche Erschließungsaufgaben, wirken aber auch als gegenseitige Redundanzebene bei Betriebsstörungen und Bauarbeiten.

Die Südostverbindung
(Zoo--Neukölln--Oberschöneweide)

Als Gegenstück zur Durchmesserlinie nimmt die Südostverbindung einen zweiten wichtigen radialen Korridor auf, der heute unterentwickelt ist. Die Strecke führt vom Zoologischen Garten kommend durch die Tiergartenstraße zum Potsdamer Platz, wo sie auf die Durchmesserlinie trifft. Im weiteren Verlauf ersetzt sie die heute bereits überlastete Buslinie M 41 über Anhalter Bahnhof, Hallesches Tor, Hermannplatz und Sonnenallee, die nach den Sommerferien auf einen 4-Minuten-Takt verdichtet werden soll und damit die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Weiter führt die Strecke durch die Baumschulenstaße über den S-Bahnhof Baumschulenweg und die Köpenicker Landstraße zur neuen Spreebrücke. An deren Nordostende biegt sie in die Nalepastraße ab und bindet am Betriebshof Schöneweide an das Bestandsnetz an. So wird eine heute vorhandene Angebotslücke geschlossen.

Großer Wermutstropfen in dieser Variante ist die Aufgabe der M 41-Direktverbindung aus der Sonnenallee zum Hauptbahnhof, denn hierfür lässt sich an der Oberfläche derzeit keine Streckenführung finden, die zweifelsfrei ganzjährig betrieben werden könnte. Die westliche Variante der Südostverbindung über die ehemalige Entlastungsstraße kreuzt die Veranstaltungsmeile 17. Juni in deren Mitte. Eine Vorbeifahrt am Kanzleramt ist aufgrund der steigenden Sicherheitsbedürfnisse ebenfalls auf Dauer fragwürdig. Die mittlere Variante durch die Ebertstraße trifft am Brandenburger Tor auf die Straße des 17. Juni - genau dort, wo besonders gerne Veranstaltungsbühnen aufgebaut werden. Damit ist eine Rückkehr auf diese ehemalige Straßenbahnstrecke nicht zu erwarten. Schon die Buslinie M 85 litt unter ständigen Sperrungen. Bliebe noch die östliche Variante durch die Hannah-Arendt-Straße und Wilhelmstraße, die zwar das Veranstaltungsgelände 17. Juni und das Regierungsviertel umgeht, dafür aber direkt an der britischen Botschaft vorbei führen würde. Dort dürfen derzeit nur Radfahrer und Fußgänger passieren. Die notwendigen Anpassungen im Busnetz könnten aber zumindest für Abmilderung sorgen.

Das Moabiter Kreuz

Den Hauptbahnhof hat die Straßenbahn inzwischen erreicht, die Verlängerung zum U-Bahnhof Turmstraße (über Rathenower Straße und Turmstraße) gilt derzeit als wahrscheinlichste nächste Netzerweiterung in westlicher Richtung. Das Perspektivnetz der IGEB knüpft dort an und sieht eine weitere Verlängerung über Huttenstraße--Neues Ufer--Kaiserin-Augusta-Allee zum Mierendorffplatz vor. Im Anschluss soll mit der Streckenführung über Mierendorffstraße--Luisenplatz--Spandauer Damm zu den DRK-Kliniken Westend eine Angebotslücke geschlossen und die Ost-West-Achse im Moabiter Kreuz gebildet werden.

In Nord-Süd-Richtung kreuzt die Verlängerung der ersten Strecke ins ehemalige West-Berlin. Vom Virchow-Klinikum führt sie weiter entlang der Seestraße zur Beusselstraße und von dort über

Gotzkowskybrücke--Franklinstraße--Ernst-Reuter-Platz zum Zoo.

Ergänzt wird das Netz in Moabit und Wedding durch die Strecke Turmstraße--Pankow im Verlauf der heutigen Buslinie M 27.

Die Nordwesttangente

Heute endet die Straßenbahnlinie M 1 vor dem Märkischen Viertel. Eine Verlängerung zum S-Bahnhof Wittenau scheitert an der unklaren Zukunft der Heidekrautbahn-Stammstrecke, die zwar politisch gewünscht, aber nicht finanziert ist. Ein durchaus lösbares Problem, das diese wichtige Verbindung nicht länger verhindern darf. Die Nordwesttangente schließt in Rosenthal an das Bestandsnetz an und führt über Wilhelmsruher Damm--Wittenau--Oranienburger Straße--Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik--Kurt-Schumacher-Platz--Entwicklungsgelände Tegel (heutiges Flughafenterminal)--Jakob-Kaiser-Platz--Jungfernheide--Tegeler Weg--Luisenplatz--Otto-Suhr-Allee--Ernst-Reuter-Platz zum Zoo.

Platz für einen neuen Betriebshof bietet das Gelände des heutigen Flughafens Tegel ausreichend. Sinnvoll ließe er sich am Kurt-Schumacher-Damm anordnen, wo der Verkehrslärm schon heute überwiegt. Als Kombihof für Straßenbahn und Bus könnte er zudem den nahegelegenen Bushof Müllerstraße ersetzen.

Der Anschluss nach Spandau

Die heutige Buslinie M 45 ist mit den voran genannten Maßnahmen bereits zur Hälfte auf Straßenbahn umgestellt. Eine Brechung der Linie in Westend erscheint wenig zielführend, daher soll die aus Moabit kommende Strecke von Westend über Ruhleben bis zum Bahnhof Spandau verlängert werden. Sie bietet damit Anschluss und Einstieg in ein Spandauer Netz.

An dieser Stelle zeigt sich deutlich, wie wenig die geforderten 100 km, bezogen auf die Gesamtgröße der Stadt, wirklich sind. Einzig die Strecke der heutigen Linie 236 vom Bahnhof Spandau über die Wasserstadt zum U-Bahnhof Haselhorst ist in den offiziellen Senatsplanungen als Freihaltung enthalten, obwohl vor allem die Linien M 32 und M 37/137 deutliche Potenziale bieten.

Die Südtangente

Die Linie M 17 bildet bereits heute die wichtige Osttangente im Straßenbahnnetz. Die in Schöneweide anschließende Südtangente wird heute überlagernd durch die Buslinien X 11 und M 11 bedient. Vorleistungen für die Straßenbahn, die beim Neubau der Stubenrauchbrücke entstanden, sind bis heute ungenutzt, weil selbst die kurze Verlängerung zum U-Bahnhof Zwickauer Damm bisher nicht realisiert wurde. Die Neubaustrecke folgt der aktuellen Linienführung über Johannisthaler Chaussee und Buckower Chaussee bis zur Kreuzung Nahmitzer Damm/ Marienfelder Allee. Über ein Gleisdreieck wird von hier die Großwohnsiedlung an der Waldsassener Straße per Stichstrecke angeschlossen. Die Tangentialverbindung folgt nun der X 83-Linienführung über Malteserstraße--Lankwitz--Siemensstraße--Albrechtstraße zum Rathaus Steglitz, wo sie die Durchmesserlinie kreuzt, weiter über Dahlem Dorf zur Clayallee.

Am Rathaus Steglitz bietet sich der Platz unter der Autobahnbrücke entlang der Düppelstraße für eine gemeinsame Abstellanlage von Durchmesserlinie und Südtangente an, sofern sich eine durchgehende Mindesthöhe von zirka 4,5 Metern herstellen lässt. Ein optimaler Standort für einen südlichen Betriebshof läge am Nahmitzer Damm. Das gilt insbesondere auch für eine spätere Umstellung der heutigen Buslinien M 76 und M 77 auf Straßenbahnbetrieb.

Ergänzungsstrecken im Bestandsnetz

Neben den aufgeführten 100 Kilometer Neubaustrecken in den ehemaligen Westteil Berlins gibt es auch noch Anpassungsbedarf im Ostteil der Stadt, der mit weiteren 15 km Neubaustrecken zu decken wäre. Dabei geht es primär um netzstrukturelle Effekte wie die bessere Erreichbarkeit der vorhandenen Betriebshöfe und die Stärkung tangentialer Verbindungen. Die Streckenverlegung am Ostkreuz wird hierbei bereits als gesetzt angesehen und wirkt durch die Stilllegung der aktuellen Strecke auf die Netzlänge neutral.

- Die Bebauung der Fläche des ehemaligen **Güterbahnhofs Pankow** steht in den Startlöchern. 3,7 km ist die Querverbindung zwischen Bahnhof Pankow und Pasedagplatz über Heinersdorf Kirche lang, die der Bezirk bereits mit positivem Ergebnis untersuchen ließ (siehe SIGNAL 1/2014). Der Nutzen läge nicht nur in einer gestärkten Querverbindung, sondern würde auch die Wege vom und zum Betriebshof Weißensee aus dem Pankower Netz deutlich verkürzen und damit die Wirtschaftlichkeit der BVG erhöhen.
In Falkenberg hing einst die Oberleitung für die Verlängerung bereits über die Kreuzung hinweg, als die Wende dazwischen kam. Heute muss der Bus 197 bis zum Prerower Platz parallel zur Straßenbahn verkehren und ist auf zusätzliche Verstärkerfahrten zur Erschließung des Barnim-Gymnasiums angewiesen. Der einst angedachte Lückenschluss von Falkenberg zur Wuhletalstraße ist daher in modifizierter Form durch die Falkenberger Dorfstraße und entlang der Dessauer Straße sinnvoll.
Zwischen Bahnhof Mahlsdorf und Riesaer Straße in Hellersdorf klafft ebenfalls eine übrig gebliebene Netzlücke, die vor allem betrieblich schmerzt. Gegenüber der ursprünglichen Planung über Ridbacher und Nossener Straße schließt eine Führung über Hönower Straße an den heutigen Endhaltestellen an und ersetzt in diesem Bereich die Buslinie 195.
2,5 km misst die sogenannte Wista II Strecke von der heutigen Endhaltestelle Karl-Ziegler-Straße nach Schöneweide, die auch Standorte für einen neuen Straßenbahnbetriebshof auf dem ehemaligen Bahngelände anbinden würde.
1,2 km umfasst die Verlängerung vom Krankenhaus Köpenick zum Müggelschlößchenweg. Dadurch verbessert sich die Erschließung des Allende-Viertels mit der Straßenbahn und spart Leistungen beim Bus.
Auf 1,7 km kommt die Spange Ostseestraße zwischen Prenzlauer Allee und Greifswalder Straße. Sie soll die Strecke durch die Langhansstraße nicht ersetzen, sondern ergänzen und eine von beiden derzeit dort verkehrenden Linien aufnehmen.
Entsprechend der Stadtentwicklung sollte die Netzerweiterung zeitgleich zum Bau neuer Siedlungen erfolgen. Das betrifft insbesondere die derzeit diskutierte Neubausiedlung Elisabethaue im Norden Pankows.
(ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003816.

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