

IGEB Stadtverkehr

# Eine Straßenbahn ist nur so gut wie ihre Strecken

**Die meisten Menschen in der Verkehrsfachwelt reden nur über neue Strecken, Milli-  
onenförderungen und das Planungsrecht gegenüber Autoverkehr und Anwohnern.  
Der schon bestehende Betrieb wird dagegen oft als gegeben und unverbesserbar  
hingenommen. Aber gerade in Berlin schlummern hier noch große Potenziale. Wie  
sich auch an manchen Äußerungen des Publikums bei der Präsentation der Planung  
für die Straßenbahn U-Bf Turmstraße—Jungfernheide zeigte, ist die beste Werbung  
für mehr Straßenbahn eine gute Straßenbahn!**

Ganz klar wurde bei der online-Bürgerbeteiligung zur Neubaustrecke Turmstraße II die mangelnde Flexibilität als Nachteil gegenüber dem Bus benannt. Woher hat die Tram in Berlin diesen schlechten Ruf?

Zur Beantwortung dieser Frage muss man einen Blick in die Nachwendezeit werfen. Das wertvolle Erbe der DDR für die wiedervereinigte Hauptstadt bestand im größten deutschen Straßenbahnbetrieb, der vollständig für Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt war (die letzte Endstelle ohne Schleife in Altglienicke wurde kurz vor dem Mauerfall umgebaut – und leider schon nach wenigen Jahren stillgelegt, worunter dieser Ortsteil noch heute leidet). Für länger dauernde Baustellen hielten die Ostberliner Verkehrsbetriebe eine kleine Anzahl Zweirichtungszüge bereit, die an vorhandenen oder provisorisch einzubauenden Gleiswechseln oder Kuppelendstellen eingesetzt werden konnten. Die Bauart dieser Züge als Rekowagen mit den weltbekannten schlechten Fahreigenschaften war aber für einen langfristigen Weiterbetrieb, gerade auch in den Westteil der Stadt, ungeeignet und so wurde diese Baustellenreserve von einer kleinen Teilserie der ersten Niederflurbauart GT6 abgelöst. Von den 120 Wagen der ersten zwei Lieferserien waren 105 Einrichter und 15 Zweirichter.

An dieser Stelle kommt die Verkehrspolitik Berlins in den Blick. Im Einheitsrausch waren zunächst überzogene Prognosen für ein rasches und starkes Wachstum im Umlauf. Bis zu 4 Millionen Einwohner in nur 20 Jahren seit der Wende wurden vorausgesagt, die Stadt bekam ihren gesamtdeutschen Hauptstadttatus zurück und man erwartete den Zuzug namhafter Konzernzentralen in kürzester Zeit. Dafür mussten neue Strecken gebaut werden und mit den beiden ersten im Wedding und über den Alexanderplatz in den 1990er Jahren wurde ein guter Start hingelegt. Auch die Verlängerung der U5 wurde in diesem Zeitraum beschlossen und durch die Bundesregierung finanziell abgesichert.

Das ehrgeizige Tatra-Modernisierungsprogramm ist ebenfalls ein Kind dieser Zeit; da fast alle der Strecken, die heute immer noch auf der To-do-Liste stehen, schon damals vorgesehen waren, hätten die 120 Neubauwagen niemals ausgereicht, alle vorhandenen Züge zu ersetzen. Also wurden in der kurzen Zeit von 1993-1997 454 Wagen für die nächsten 25 Jahre fit gemacht – und erreichten im Durchschnitt kaum die Hälfte dieser Einsatzzeit, da die vielen versprochenen neuen Strecken nicht kamen und so die neuen Niederflurzüge schon bald die Tatra-

*Gleiswechsel im Straßenland sind oft nicht spontan benutzbar und darum zusammen mit dem Autoverkehr sorgfältig zu planen. Hier ist die Verkehrsdichte zum Glück nur gering, aber die Parkplätze beiderseits der Gleise lassen eine längere Standzeit der wendenden Bahnen (oder das Abstellen eines Schadzugs am Streckenende) nicht zu.*

*Foto: Artur Frenzel*

mod-Züge ersetzen. Die letzten Beiwagen wurden 2002, die letzten T6 2007 und die letzten KT4Dt 2014 abgestellt. Damit waren 281 (also mehr als die Hälfte) der gut erhaltenen Wagen schon wieder überflüssig, bevor die neue Bauart Flexity kam!

## Leere Versprechungen

Eine sachdienliche und konsequente Verkehrspolitik hätte klare Prioritäten pro Tram gesetzt und auf den breiten Stadtstraßen Berlins schnell eigene Bahnkörper und an allen wichtigen Knoten- und Umsteigepunkten Abzweige für Umleitungen oder Wendestellen für Bauarbeiten oder Störungen geschaffen. Statt dessen gingen die wechselnden Regierungen und ihre Verwaltung in die Autolobby-Falle. Straßenbahn ja, aber ohne Auswirkungen auf den Kraftverkehr. Während die Stadtautobahn munter weiter gebaut wurde, der Tiergartentunnel rasch dazu kam und weiteres Geld in schnelle grüne Wellen auf den Autostraßen gesteckt wurde, gab es für die Straßenbahn nur noch Hindernisse: keine Spuren für den eigenen Bahnkörper, angeblich zu viel Lärm auf Kreuzungen, kein Platz für vernünftige Wendeschleifen und das gegenseitige Ausbrem-

sen von Bus und Tram, weil Kombispuren für den ÖPNV ebenfalls nur ausnahmsweise geplant wurden.

In dieser rückwärtsgewandten Atmosphäre wurden die Einrichtungswagen schnell als Hindernis gegen neue Strecken vorgeschoben. In den Signal-Ausgaben dieser Zeit sind die Debatten um einen Umbau des Berliner Netzes gut nachzuvollziehen und die Vertreter von Senat und BVG versuchten die bekannten Nachteile (höhere Fahrzeugpreise bei geringerer Kapazität, weniger Sitzplätze und längere Wendezeiten) dadurch schmackhaft zu machen, dass sie eine größere Flexibilität und Stabilität des Betriebes versprochen, wenn er erst einmal auf Zweirichter umgestellt sei. An den dann überall vorhandenen Gleiswechseln und Kehrgleisen könnten die Bahnen im Störfall nahe an die gesperrte Stelle heranfahren und so Ersatzverkehre überflüssig oder kurz gehalten werden.

Nun sind 25 Jahre Netzmodernisierung vorbei und der Wagenpark fast vollständig auf ZR-Fahrzeuge umgestellt. Aber der Ruf der Straßenbahn bei Störungen ist trotzdem schlecht, neue Gleiswechsel immer noch die Ausnahme und die geplanten Trassierungen bei Neubaustrecken verhindern genau das versprochene flexible Netz, weil die fast überall geplante Mitnutzung der Autospur in mindestens einer Richtung einen eingleisigen Stichstreckenbetrieb ab einer Weiche unmöglich macht. Da reichen schon wenige Meter Linksabbiegespur auf einem Gleis.

Noch schlimmer: es werden nicht nur die Neubaustrecken so falsch geplant, es wurden auch bestehende Trassen auf diese Weise verschlechtert! Bestes Beispiel ist die Greifswalder Straße, wo die ÖPNV-freundliche Regelung des limitierten Linksabbiegens nicht nur aufgegeben wurde, sondern durch die Neuanlage von Abbiegespuren auf den Gleisen der Straßenbahn die beliebteste Strecke der ganzen Stadt bewusst sabotiert wurde. Diese Fehler wieder rückgängig zu machen, war und ist leider bei allen folgenden Regierungen dieser Stadt nicht geplant – nicht die Sonntagsreden vor Wahlen, sondern das Handeln im Amt sind entscheidend für die Zukunft dieser Stadt.

Die Pläne für den Umbau nach Rosenthal oder den Neubau nach Jungfernheide zeigen dieses Defizit ebenfalls deutlich. Auf den aus dem Osten übernommenen Strecken wäre dieser flexible Betrieb möglich, aber dort wurden kaum neue Weichen eingebaut. Im Gegenteil wurden vorhandene Kehrschleifen ohne Not zurückgebaut und damit haben wir nun die Kombination aller Nachteile aus Ein- und Zweirichtungsbetrieb: bei kleinsten Störungen werden sehr lange Strecken unbenutzbar, genug Ersatzbusse für dieses Desaster gibt es selten und einen defekten Zug, der vom Nachfolger abgeschoben werden muss, kann man nirgendwo abstellen, ohne den Betrieb zu behindern. Dafür haben die Züge nun weniger



**Das krassste Negativbeispiel: Warten auf Tuchfühlung mit dem Hauptstraßenverkehr ohne Rückzugsmöglichkeiten in die angrenzenden Geschäfte und Cafes, Anstellen im Stau für die Straßenbahn, zu wenig Platz an diesem wichtigen Umsteigeknoten mehrerer Straßenbahnlinien zur U-Bahn und untereinander; schon ein abgestellter E-Roller blockiert fast den Zugang (hinten).**

Fotos: Artur Frenzel



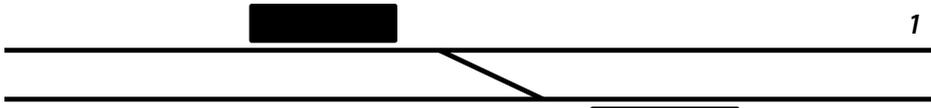
**Die letzten Tage der Wendeschleife in Adlershof. Minimale Wendezeit hier: eine Minute. In einem Stumpfgleis mit Zweirichtungs-Wagen wären es vier Minuten gewesen. Statt des sinnvollen und wartungsarmen Blechschildes im Vordergrund hat die neue Strecke nach Schönevide leider eine teure Ampel erhalten, die unnötige Wartezeiten für die Straßenbahn und für die Autos verursacht!**

Sitze, von denen die Hälfte gegen die Fahrtrichtung zeigt und weniger Türen pro Seite. Und der Umbau von vorhandenen Strecken auf linksseitige Bahnsteige hat ja auch Geld gekostet, das in neue Strecken genauso gut hätte fließen können, wenn man diese denn gewollt hätte. Schließlich war ja auch ein oft gebrauchtes „Argument“ für den Verzicht auf Wendeschleifen, dass dadurch neue Strecken in den Westen der Stadt schneller möglich sind. Die Umstellung auf ZR-Betrieb ist fast abgeschlossen, aber wo sind die vielen neuen Strecken?

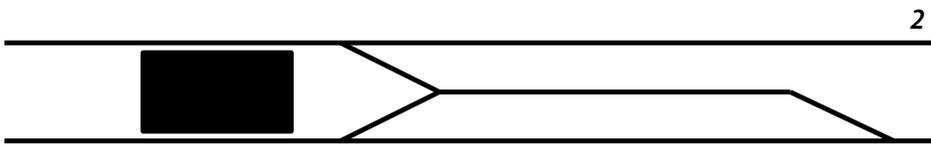
In dieser Situation ist es verständlich, wenn Beobachter diesen Weg vorsichtig in

Frage stellen. So wurde im Maiheft 2021 des Straßenbahn-Magazins bei der Vorstellung der gerade bestellten neuen Wagen gefragt: „Benötigt die BVG in ihrem sehr großen Netz mit vielen Schleifen wirklich nur noch Zweirichter?“

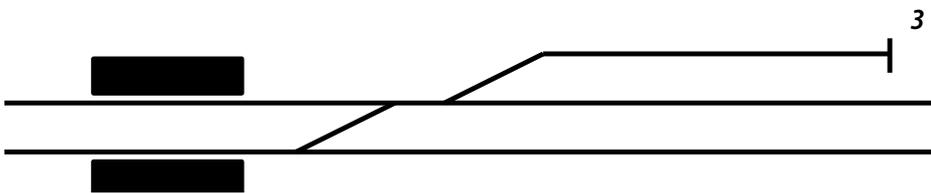
Die Frage ist berechtigt und erfolgreiche Straßenbahnbetriebe anderswo wie zum Beispiel Zürich, Kraków, Antwerpen, Wien, Gdańsk, Bremen und Göteborg belegen dies. Die Fakten in dieser Diskussion sind damals wie auch in diesem Artikel weiter oben klar benannt und sollten von den für den heutigen Zustand Verantwortlichen auch bedacht werden. Aber da die Umbau-



1  
Ein stumpf befahrener Gleiswechsel kann oft schon Abhilfe schaffen. Sein volles Potenzial entfaltet er allerdings erst bei richtiger Anordnung der Haltestellen hinter der Kreuzung. Bei paarweiser Haltestellenanordnung gibt es immer eine Vorzugsrichtung zum Wenden (H vor den Weichen), während in der Gegenrichtung stets der „falsche“ Bahnsteig zur Abfahrt benutzt werden muss. In diesem Fall wäre ein Mittelbahnsteig besser, dann warten die Fahrgäste stets auf dem richtigen Perron (siehe Folgeskizze).



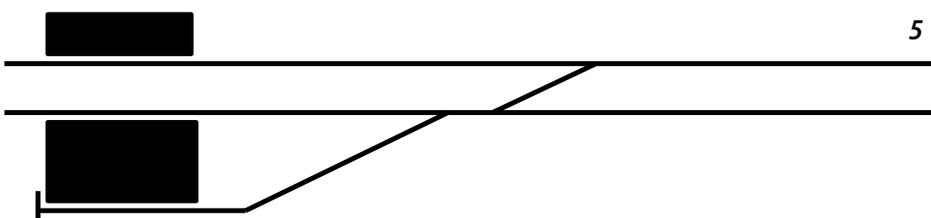
2  
Bei regelmäßiger Nutzung im Linienverkehr empfiehlt sich die Anlage eines separaten Aufstellgleises für die Hauptwenderichtung, ohne auf die Gleiswechselfunktion zu verzichten.



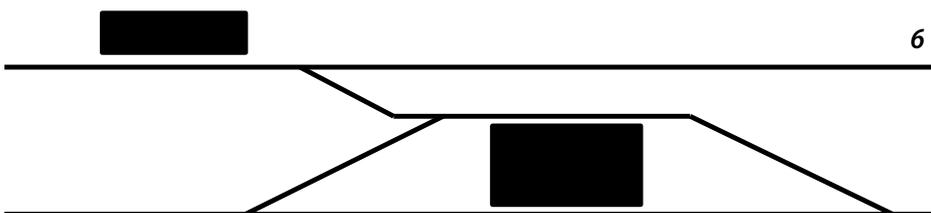
3  
Alternativ zum Mittelbahnsteig bietet sich ein spitz befahrener Gleiswechsel bei Seitenbahnsteigen an, so dass für die Rückfahrt der richtige Bahnsteig auch in der Nebenrichtung benutzt wird und auch bei Platzierung eines Kehrgleises noch eine Weiche gespart wird, ohne die Fahrmöglichkeiten einzuschränken.



4  
Um Schadzüge zu umfahren, sind zwei gegenläufige Gleiswechsel im Abstand einer Zuglänge sinnvoll. Insbesondere vor Stumpfendstellen sorgen sie für einen störungsarmen Betrieb ohne zusätzlichen Platzbedarf für ein extra Abstellgleis.



5  
Eine Variante der Skizze 3 mit einem zweiseitigen Bahnsteig für die Abfahrt aus der Hauptwenderichtung ermöglicht den Kunden die Erreichbarkeit aller Züge derselben Richtung auf einer Plattform. Der zweite, nur einseitige Bahnsteig kann berlinertypisch auch versetzt vor dem Gleiswechsel liegen.



6  
Eine Variante der Skizze 2 mit versetzten Bahnsteigen ermöglicht den direkten Anschluss eines weiterfahrenden Zuges an einen wendenden (schnellerer Betrieb) mit überdachtem, bahnsteiggleichem Umstieg (mehr Komfort) – eine Win-Win-Situation.

Zeichnungen: Matthew Younce

ten im Netz an entscheidenden Stellen eine andere Realität geschaffen haben, hält der Fahrgastverband IGEB die Umstellung des Netzes auf ZR-Betrieb im Grundsatz für gegeben. Wir müssen angesichts der langen Negativliste aber klare Forderungen stellen, damit die versprochene flexible, störungsfreie Zukunft auch eintreten kann.

Vorhandene Wendeschleifen müssen erhalten werden. Sie ermöglichen auch Zweirichtungswagen ein rasches Wenden und sollten auch durch strategisch günstige Abzweige aus verschiedenen Richtungen beziehungsweise Strecken erreichbar sein. Beispiele Pasedagplatz, Am Steinberg, Bersarinplatz, Blockdammweg, Altstadt Köpenick und Rosenthal.

Wendeschleifen lassen sich mit weniger Aufwand „umgekehrt“ befahren als einseitig angebundene Kehrgleise. Dazu müssen sie aber selbst sowie ihre Zufahrten vom Straßenverkehr unabhängig sein. Positivbeispiel Elisabethstraße, Negativbeispiel S-Bf Grünau.

An Verkehrsknotenpunkten für Einrichtungslinien sollten neue Schleifen errichtet werden, um die versprochene Flexibilität zu erreichen. Beispiele U-Bf Tierpark, U-Bf Osloer Straße.

Alle Wendeanlagen, auch die Stumpfgleise, sollten eine ausreichende Kapazität für den Umleitungsfall haben. Einen Ersatzverkehr im Stau neben einer befahrbaren Strecke wegen zuwenig Wendekapazität darf es nicht geben. Positivbeispiel Zingster Straße, Negativbeispiel Jahn-Sportpark vor der Wieder-Erweiterung.

Baustellen mitten in einer Linie sind für die durchfahrenden Fahrgäste durch Umleitungen zu „entschärfen“. Das zweimalige Umsteigen in und aus einem Zwischen-Ersatzverkehr muss eine Ausnahme sein. Daher sind an den Streckenkreuzungen geeignete Abzweige einzubauen und die Lichtsignalanlagen dieser Kreuzungen sowie der Umleitungsstrecken sind mit der nötigen Reservekapazität für die Umleitungsrouten auszuführen. Beispiele Alexanderplatz I und II, Landsberger Allee / Allee der Kosmonauten, Invalidenstraße / Oranienburger Straße.

Gleiswechsel für Zweirichtungswagen sind zusammen mit einem eigenen Bahnkörper an nutzbaren Stellen anzuordnen. Eingleisiger Betrieb im Anschluss an den Wechsel darf nicht verbaut werden, die Streckentrenner in der Oberleitung sind darauf abzustimmen. Das gilt analog auch für die Nutzung vorhandener eingleisiger Abschnitte als flexible Endstellen. Positivbeispiel Rummelsburg Marktstraße, Negativbeispiele Mahlsdorf, Nordbahnhof, U-Bf Turmstraße nach Verlängerung Richtung Westen.

In manchen Situationen ist ein Pendelverkehr auf eigenem Bahnkörper besser als ein kurzer Ersatzverkehr, Streckentrenner und LSA sind darauf abzustimmen.

Die Planung und Erhaltung von Schleifen, Kehrgleisen und Gleiswechseln sollte einem

logischen Störfallkonzept folgen, so dass die Straßenbahn den nächsten wichtigen Umsteigepunkt immer erreicht und ein Ersatzverkehr wie versprochen überflüssig oder einfach einzurichten ist. Die Umsteigebeziehungen an diesen Knotenpunkten sind fahrgastfreundlich zu gestalten, vorbereitete Anzeigen für die elektronische Fahrgastinfo sollten die Situation verständlich machen.

Wenn fest verbaute Weichen zu teuer erscheinen, müssen an den für Gleiswechsel geeigneten Stellen Kletterweichen anwendbar sein. Fahrleitung und LSA sind darauf vorzubereiten. Ein- und Ausbau müssen in der nächtlichen Betriebspause machbar sein.

Wenn Lärm und Verschleiß an Gleiswechseln befürchtet werden, die nur selten benötigt werden, sind innovative Bauformen (auch mit höheren Erstkosten) anzuwenden, die zugleich auch die Akzeptanz der Nachbarn ermöglichen.

### Nicht immer nur meckern

In den letzten Jahren zeigten einige Baustellen, dass langsam ein Umdenken bei den Verantwortlichen von Senat, BVG und Verwaltung einsetzt. Darum sollen die guten Beispiele hier einmal gewürdigt werden.

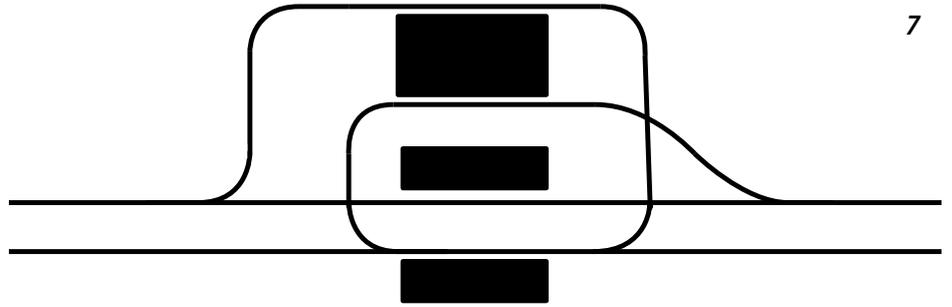
Die neuen Wendegleise am Landschaftspark Johannisthal und am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost erhielten eine zusätzliche Weiche, um sie im Störfall auch aus der anderen Richtung als Gleiswechsel nutzen zu können. Der Umsteigepunkt S-Bahn – Tram-Osttangente ist damit der erste an dieser Strecke, der einen zukunftsfähigen Ausbaustandard hat, siehe Skizze 1.

Die geplante Abschaffung der Gleisdreiecke an den beiden Enden der Bölschestraße in Friedrichshagen wurde rückgängig gemacht, so dass beide dort verkehrenden Linien wieder alle denkbaren Umleitungen und Verknüpfungen fahren können.

Ein einfacher Gleiswechsel am S-Bahnhof Grünau ermöglicht nicht nur die langersehnte Taktverdichtung auf einem Teil der Linie 68, sondern auch eingleisigen Stichstreckensbetrieb auf der anschließenden Uferbahn. Gerade das Gebiet um die Regattatribünen und das Strandbad ist so wesentlich besser zu erreichen als mit einem Ersatzverkehr. Eine erste Probe hat diese Betriebsform bei einem Verkehrsunfall zwischen Karolinenhof und Schmöckwitz schon bestanden; danke an die gut vorbereitete Leitstelle und gleichzeitig Kritik an der Fahrgastinfo am Bahnhof Grünau in diesem Fall.

Die geplante Schleife am Bahnhof Schönevide entspricht zwar nicht den Kriterien einer guten Umsteigeanlage zu S- und Eisenbahn, aber die Verbesserung der Anbindung der Schleife ist hier schon lange überfällig und wird sich sofort bewähren.

Die Beibehaltung der Schleifenfahrt um den Bersarinplatz hat sich schon viele Male bewährt. Wer mehr solcher praktischen Anlagen sehen will, muss allerdings nach Amsterdam fahren. Ganz in der Nähe an der Boxhagener Ecke Holteistraße wird



*Um das „Falscher-Bahnsteig-Problem“ bei zweiseitigen Wendeschleifen zu lösen, ist die Anordnung eines separaten Ausstiegs-Bahnsteigs die beste Lösung. Sie spart gegenüber der eingleisigen Schleife sogar noch zwei Weichen ein!*

*Zeichnung: Matthew Younce*



aus: verkehrspolitische Zeitschrift  
SIGNAL 339-340 (Mai 2022)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11

**IGEB**  
Berliner Fahrgastverband

*Ausreichend Platz zum Ausfädeln der Schleifengleise ist vorhanden, weil die Haltestelle schon heute von der Kreuzung weggerückt ist, um das Umsteigen zur U-Bahn zu erleichtern.*



*Zwischen der Straße am Tierpark (Haltestellengitter im Vordergrund) und der angrenzenden Bebauung ist genug Platz für eine Wendeschleife der Straßenbahn. Insbesondere hier bietet sich eine Kombilösung mit den ebenfalls wendenden Bussen an, die den neu zu bauenden Ausstiegsbahnsteig mitnutzen könnten.*

*Fotos: Artur Frenzel*



**Das Umsteigen zum S-Bahnhof Warschauer Straße bleibt leider weiterhin mangelhaft. Die Fortführung des Fußgängersteigs auf die Nordseite des Bahngrabens wäre ein erster Schritt zur Entlastung der Bürgersteige auf der Straßenbrücke.**  
Fotos: Artur Frenzel



**Hier ist klar, dass nach Verlängerung der Straßenbahn zum Hermannplatz kein Wendegleis möglich ist. Ein Abzweig weiter unten vor der Mühlenstraße mit anschließender Schleife würde auch das Gebiet um die Eastside-Galerie besser anbinden – vielleicht ist die Durchbindung bis zum Ostbahnhof (für die M 13) ja sogar leichter realisierbar?**



**Ein Mittelbahnsteig, wie er sein sollte: genug Platz, ausreichend großer Wetterschutz, gute Umsteigemöglichkeiten. Ein Rückzug vom Lärm und Gestank des Straßenverkehrs ist möglich.**

hoffentlich bald im Zuge der Verlegung der Straßenbahn zum Bahnhof Ostkreuz die Kreuzung durch zwei Abzweige ersetzt und damit erstmals eine Umleitungsmöglichkeit geschaffen. Wenn dann auch noch die geplante Wendeanlage hinter der Haltestelle am Ostkreuz gebaut wird, ist der Anschluss aller Friedrichshainer Tramlinien an das Schnellbahnnetz endlich auch bei Störungen garantiert.

### **Konstruktiv werden**

Nun gilt es, diesen Anspruch zu erhalten, wenn nicht gar zu erhöhen. Ein paar Beispiele mit großem Potenzial sollen hier gegeben werden:

Der U-Bahnhof Tierpark ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen dem Schnellbahnnetz und der Tram-Osttangente und sollte bei Betriebsstörungen und Bauarbeiten stets von einer Seite erreichbar sein. Da hier schon eine Buswendeschleife existiert, bietet sich eine Erweiterung derselben zu einer Kombilösung an, die zugleich ein gutes Umsteigen zwischen den wendenden Straßenbahnen und dem anschließenden Ersatzverkehr ermöglicht. Eine Gleisführung, die eine Abfahrt an den planmäßigen Richtungsbahnsteigen der Bestandstrassen ermöglicht, zeigt Skizze 2.

Der Potsdamer Platz ist schon heute einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Berlins und wird mit der Eröffnung der Straßenbahn durch die Leipziger Straße noch bedeutender. Umso wichtiger ist es, sowohl auf der Leipziger Straße als auch in der Wendestelle am Potsdamer Platz genug Kapazitäten vorzuhalten. Diese sollten sich nicht nur an der bisher einzigen geplanten Linie dort orientieren, sondern auch die drei wichtigsten erwartbaren Sonderfälle ermöglichen.

Bei Störungen auf der ebenfalls geplanten Strecke vom Spittelmarkt zum Halleschen Tor sollte eine Umleitung zum Potsdamer Platz möglich sein. Bei Großandrang sollten Sonderbahnen zum Potsdamer Platz (Kulturforum) möglich sein, die alte westberliner BVG hat das mit ihren Konzert-Omnibussen schon vor Jahrzehnten geschafft. Bei Störungen östlich des Potsdamer Platzes sollte dort ein Wenden der Straßenbahnen aus Steglitz möglich sein und trotzdem die Stammhaltestelle mit den hoffentlich guten Umsteigemöglichkeiten zum Tunnelbahnhof bedient werden.

Leider sieht die derzeitige Planung das Gegenteil vor. In der ersten Ausbaustufe sollen lediglich zwei Stumpfgleise zum Wenden an der Endhaltestelle angelegt werden, die bei einer Verlängerung Richtung Steglitz dann als Streckengleise dienen; damit hätte dieser bedeutende Verkehrsknoten überhaupt keine Wendemöglichkeiten mehr! Wer plant so etwas im Jahr 2021 und verkauft es als Verkehrswende? Berlin und die BVG.

Ähnlich, nur in kleinerem Maßstab sieht es am U-Bahnhof Turmstraße aus. In der nun begonnenen ersten Phase sollen die späteren Streckengleise Richtung Jungfernheide



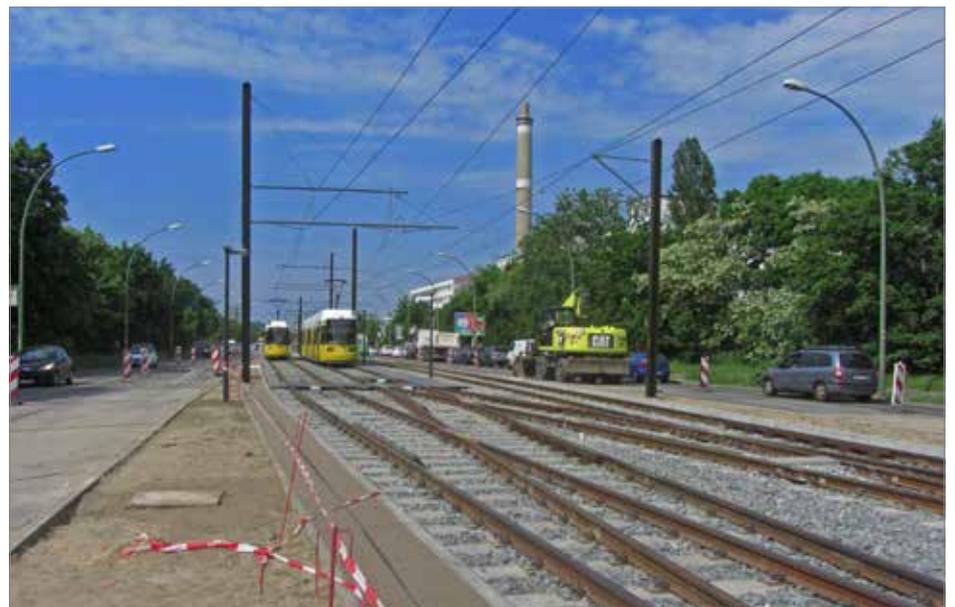
**Kritiker von Straßenbahn-Betriebsanlagen im Stadtbild (wie auch von Oberleitungen) vergessen oft, dass die Alternative dazu keine gleisfreie Grünanlage, sondern eine Asphaltwüste mit Stau ist. Wenn die Trennwirkung und Unfallgefahr solcher Straßen mitbedacht wird, dann sind zusätzliche Gleise auf eigenem Bahnkörper sicher die bessere Wahl als eine Straßenbahn, die sich ebenfalls hinten anstellen muss.**

Fotos: Artur Frenzel

als Kehre dienen, wenn diese Verlängerung aber Wirklichkeit wird, dann ist dieser Umsteigepunkt bei jeder Betriebsstörung von der Straßenbahn abgeschnitten. Hier kann lediglich als mildernder Umstand gezählt werden, dass im Verlauf der weiteren Strecke eine neue Wendemöglichkeit westlich der Beusselstraße geschaffen werden soll. Insbesondere das Wenden aus Richtung Westen ist am U-Bahnhof Turmstraße unmöglich, weil die Lage der Bahnsteiggleise in einer Straßenfahrbahn nur das Befahren in einer Richtung zulässt. Mit einer Wendeschleife, wie sie genau deshalb auch schon im Planfeststellungsverfahren vom Fahrgastverband IGEB ins Gespräch gebracht wurde, hätte man diese Probleme nicht.

Die Wendeschleife durch die Revaler Straße liegt für alle Umsteiger zum S- und U-Bahnhof Warschauer Straße sehr ungünstig. Bei einer Weiterführung der Straßenbahn zum Hermannplatz würden die günstiger liegenden Kehrgleise südlich des Bahnhofs ebenfalls als Streckengleise dienen. Im Zuge dieser Bauarbeiten sollte als Ersatz ein Abzweig mit einer Schleife nahe der Mehrzweckhalle am Ostbahnhof erstellt werden, der dann auch einen großen Beitrag zum Veranstaltungsverkehr leisten kann.

Der bedeutende Umsteigepunkt Pankow verfügt zur Zeit gar nicht über eine Wendemöglichkeit für Straßenbahnen. Infolgedessen werden bei Störungen sehr oft die Nordäste der Linien M 1 und 50 an der Kirche miteinander verknüpft und die Fahrgäste erreichen die wichtigste Haltestelle nicht mehr. Dabei gibt es sehr wohl eine Wendeschleife für Busse parallel zum Bahndamm Richtung Norden. Könnte man diese zu einer Kombianlage ausbauen, wäre nicht nur für die be-



**Ein positives Beispiel ist die neue Kehranlage am S-Bf Friedrichsfelde Ost. Hinter dem auf dem Mittelgleis wendenden Zug schert dieses wieder in das rechte Streckengleis ein und kann so als Gleiswechsel dienen.**

stehenden Linien, sondern auch für die noch geplanten Netzerweiterungen Richtung Weißensee ein stabiler Betrieb machbar.

Die Schleife am Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark beim U-Bahnhof Eberswalder Straße und die Haltestelle der M 10 im Zuge letztgenannter mit einem Einrichtungs-Mittelbahnsteig sind wohl die traurigsten Zeugen fehlgeleiteter Verkehrspolitik. Zunächst wurde von den neuen Herren wohl das zugrunde liegende Störfallkonzept nicht verstanden, denn alle Schleifen im Zuge der heutigen M 10 dienen nicht nur dieser einen Linie, sondern auch den diese querenden Strecken durch strategisch angelegte Ver-

bindungsbögen. Und da wie oben gesagt an diesen Querstrecken mangels neuer Gleiswechsel keine alternativen Wendestellen bestehen, müssen diese Schleifen in solchen Fällen mehrere Linien im dichten Takt aufnehmen, weshalb sie alle mindestens zwei Gleise besaßen.

Nach dem Rückbau von zwei der drei Schleifengleise am Sportpark ließen die Betriebsbehinderungen nicht lange auf sich warten. Teilweisen Ersatz sollte ein neu erbaute Gleiswechsel am Nordbahnhof im Zuge der Trasse durch die Bernauer Straße schaffen, der dort zugleich als Endstelle hätte dienen können, wenn er richtig geplant



**Das Mahnmal falscher Verkehrspolitik: die Schleife Eberswalder Straße. Ein Aufstellgleis ist wohl dauerhaft verloren, aber wenigstens das zweite Gleis hat die BVG wieder bekommen.**



**Straßenbahn und Stadtgrün passen sehr gut zusammen, im Gegensatz zur Autofahrbahn dahinter.**



**Für den Autoverkehr vier Fahrspuren und zusätzliche Parkaschen, für die Straßenbahn war kein eigener Bahnkörper mehr drin. Dafür gibt es eine ungenutzte Spur in Straßenmitte, die zusätzlich zur Bodenversiegelung beiträgt – zusammen mit der weiter oben besprochenen verkorkten Haltestellenanlage und der Wendeschleife ein gutes Abschreckungsbeispiel für angehende Verkehrs- und Stadtplaner.**

Fotos: Artur Frenzel

worden wäre. Da seine freizügige Nutzung aber bis heute nicht erlaubt ist, muss die M10 stets durch die besagte Gleisschleife wenden, was bei gleichzeitiger Nutzung durch eine andere umgeleitete Linie nicht mehr möglich ist.

Nach einigen Jahren hat die BVG dann wenigstens eines der abgebauten Gleise wieder errichtet, aber leider nicht das dritte Problem in diesem Bereich gelöst: die Haltestellenanlage am U-Bahnhof Eberswalder Straße. Hatten die wartenden Fahrgäste Richtung Osten bisher den gesamten Bürgersteig zur Verfügung, müssen sie sich seit Eröffnung des Mittelbahnsteigs auf diesem drängeln und bis zur Abfahrt ohne Rückzugsmöglichkeit in die umliegenden

Geschäfte oder Restaurationen zwischen den Fahrbahnen einer stark befahrenen Hauptstraße stehen. Neben der schlechten Aufenthaltsqualität kommt hier noch die eingeschränkte Nutzbarkeit für andere Linien hinzu, denn nun ist diese Haltestelle nicht mehr für Einrichtungszüge nutzbar. Das ist besonders unverständlich, weil es eine Pfortnerampel an dieser Stelle gibt und das Umsteigen von der U2 gerade für die schon umgeleiteten zahlenden Kunden eine gute Alternative zu einem Ersatzverkehr im Stau wäre.

Schließlich sei noch an die Strecke entlang der Wuhlheide erinnert, die zwei Schwachstellen aufweist: die neu errichtete Kehranlage an der Haltestelle FEZ ist nur von einer

Seite nutzbar und es fehlt zugleich eine Wende- und Aufstellmöglichkeit im Bereich des Stadions Alte Försterei. Während dessen Pendant Olympiastadion über zwei besonders großzügig ausgebaute Schnellbahnhöfe verfügt, gibt es nur einen solchen in Köpenick und dieser ist mit nur einem Zugang auch regelmäßig überlastet. Da die Straßenbahn aber nur über eine Einfachhaltestelle mit der in Berlin üblichen Behinderungs-LSA an der zugehörigen Straßenkreuzung verfügt, kann sie hier nicht helfen. Entsprechend gering ist hier traditionell der ÖPNV-Anteil unter den Zuschauern. Spätestens seit dem Aufstieg des Hausherrn 1. FC Union in die erste Bundesliga vor 3 Jahren sollte dieser Mangel den Verantwortlichen bewusst sein, passiert ist nichts.

Es ließen sich noch weitere Beispiele für Ausbau- und Optimierungspotenzial finden, aber sicher ist das Prinzip der Kritik aus IGEB-Sicht schon klar geworden. Die Fahrgäste wollen und brauchen einen ÖPNV, der nicht nur auf dem Papier ein gutes Angebot hat, sondern dieses Versprechen auch halten kann. Dazu dient bei der Straßenbahn die Infrastruktur; sie lediglich als Behinderung der Autofahrer oder lästiges städtebauliches Übel wahrzunehmen, wäre eine Schädigung dieser Stadt.

Die bei der Planung von Neubaustrecken zu beobachtende Vielfalt an Trassierungsvarianten und technischen Lösungen für Platzprobleme erfordert natürlich stets einen genau auf den Einzelfall passenden Plan, aber ohne eine fahrgastfreundliche Richtlinie drohen viele individuelle Problemstellen zu Hindernissen gegen die Straßenbahn an sich zu werden und das können BVG und Senat doch nicht ernsthaft wollen! af

*Ein Beispiel für das Fehlen flexibler Straßenbahn-Infrastruktur gibt es auch im Beitrag auf Seite 44.*