

FAHRGASTINITIATIVE BERLIN

- Für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr -

Postfach 100 548, W-1000 Berlin 10

Tel. 618 76 56, 341 12 30

- Mitglied in der AG Straßenbahn -

02.03.93

Straßenbahn in Kreuzberg

Aktuelle Planung

Nachdem der Koalitionsbeschluß nun Straßenbahn und je zwei Autofahrspuren auf der Oberbaumbrücke vorsieht, macht das Bezirksamtskonzept zur Weiterführung der Tram durch die Oberbaumstraße keinen Sinn mehr: Auch dort plant der Senat je zwei Autofahrspuren, die die Tram mitbenutzen müßte. Lange Wartezeiten im Stau wären die Folge.

Die Senatsplanung sieht für die Tram nun eine Endschleife über Gröbenufer - Bevernstraße vor. Dabei ist die Aufstellfläche für die Tram am Gröbenufer vorgesehen. Dies ist die einfachste, billigste und schlechteste Lösung. Kreuzberg profitiert dann kaum von dem Straßenbahnanschluß. Ein Umsteigen zu U-Bahn und Bus ist mit einem unattraktiven Fußweg verbunden.

Sinnvoller ist es, die von der Fahrgastinitiative Berlin vorgeschlagene Umfahrung des Oberstufenzentrums der anderen Ausgangssituation anzupassen: Die Trasse wird statt durch die Oberbaumstraße durch die Falckensteinstraße - Schlesische Straße geführt. Ein Nachteil dieser Lösung ist, daß sich an die S-Kurve am U-Schlesisches Tor eine scharfe Rechtskurve anschließt. Dies läßt sich vermeiden, wenn die Endschleife in umgekehrter Richtung befahren wird:

Oberbaumbrücke - Falckensteinstraße - Schlesische Straße (Haltestelle am U-Schlesisches Tor gemeinsam mit Bus 265) - Skalitzer Straße - Wrangelstraße (Endhaltestelle) - Zeughofstraße - Köpenicker Straße - Schlesische Straße (Haltestelle am U-Schlesisches Tor gemeinsam mit Bus 265) - Falckensteinstraße - Oberbaumbrücke.

Zukünftige Entwicklung

In Kreuzberg muß mit einem massiven Anstieg des Autoverkehrs mit all seinen Folgen, wie Abgase, Lärm und Unfälle, gerechnet werden.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, ist eine Verkehrspolitik mit anderen Prioritäten notwendig:

- Förderung der umweltfreundlichen Individualverkehrsarten zu Fuß gehen und Fahrrad fahren.
- Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel. Mit der Straßenbahn lassen sich dabei mit dem geringsten Einsatz von Geld die meisten Menschen komfortabel befördern.

Gelder und Flächen müssen diesen Verkehrsarten zur Verfügung gestellt werden. Bei den für ein attraktives Straßenbahnnetz benötigten Flächen kommt es hier zu Nutzungskonflikten nicht nur bei heutigen Parkplätzen, sondern auch Grünanlagen und verkehrsberuhigten Bereichen. Es ist deshalb an der Zeit, daß über diese Fragen eine öffentliche Diskussion begonnen wird.

Für die zukünftige Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes wird als Ausgangspunkt eine Verbindung zum bestehenden Netz benötigt. Dies macht erst die große Bedeutung der Verlängerung der Tram über die Oberbaumbrücke aus. Zweiter Ausgangspunkt wäre später der Spittelmarkt.

Erste Ausbaustufe

Für eine Tramlinie durch die Köpenicker Straße zum Spittelmarkt muß die Linienführung ab Heinrich-Heine-Straße in die Planungen für das Gelände des ehemaligen Mauerstreifens einbezogen werden. Die Fahrgastinitiative Berlin schlägt folgende Linienführung vor:

Köpenicker Straße - Neue Jakobstraße - Alte Ja-kobstraße - Seydelstraße - Spittelmarkt - (Potsdamer Platz - Zentralbahnhof). Diese Linie sollte bis S-Treptower Park die Aufgaben der Buslinie 265 übernehmen. Für eine Weiterführung kommt neben U-Rathaus Neukölln eventuell auch Schöneweide in Betracht.

Sehr hohe Fahrgastzahlen sind auf einer Querverbindung Friedrichshain - Oberbaumbrücke - Hermannplatz zu erwarten. Die Fahrgastinitiative stellt vier mögliche Linienführungen zur Diskussion:

Variante 1

Skalitzer Straße - Wrangelstraße - Zeughofstraße - Spreewaldplatz - Ohlauer Straße - Friedelstraße - Pflügerstraße - Reuterstraße - Sonnenallee oder Karl-Marx-Straße - Hermannplatz. Diese Linienführung weist sehr viele Kurven auf.

Variante 2a

Falckensteinstraße - Görlitzer Park - Pannierstraße - Sonnenallee - Hermannplatz. Problematisch ist dabei die verkehrsberuhigte Zone in der Falckensteinstraße und die Führung durch den Park. Andere Städte haben allerdings Lösungen für solche Fälle gefunden, die sich auch in der Praxis bewährt haben. Denkbar wäre aber auch, den Görlitzer Park zu umfahren: **Variante 2b**

Schlesische Straße - Heckmannufer - Görlitzer Ufer - Wiener Straße - Pannierstraße -. Das Heckmannufer ist allerdings ebenfalls verkehrsberuhigt und diese Linienführung ist weniger geradlinig.

Variante 3

Schlesische Straße - Lohmühlenstraße - Weichselstraße. Auf der Lohmühlensinsel ist die Straße aufgehoben. Für die dortigen Tischtennisplatten und Spielgeräte müßte ein anderer Standort gefunden werden. Über den Neuköllner Schifffahrtskanal müßte eine neue Brücke gebaut werden.

Jede dieser Varianten hat Vor- und Nachteile. Eine Entlastung des Bezirks vom Autoverkehr ist aber nur dann möglich, wenn hier ein Kompromiß gefunden wird.

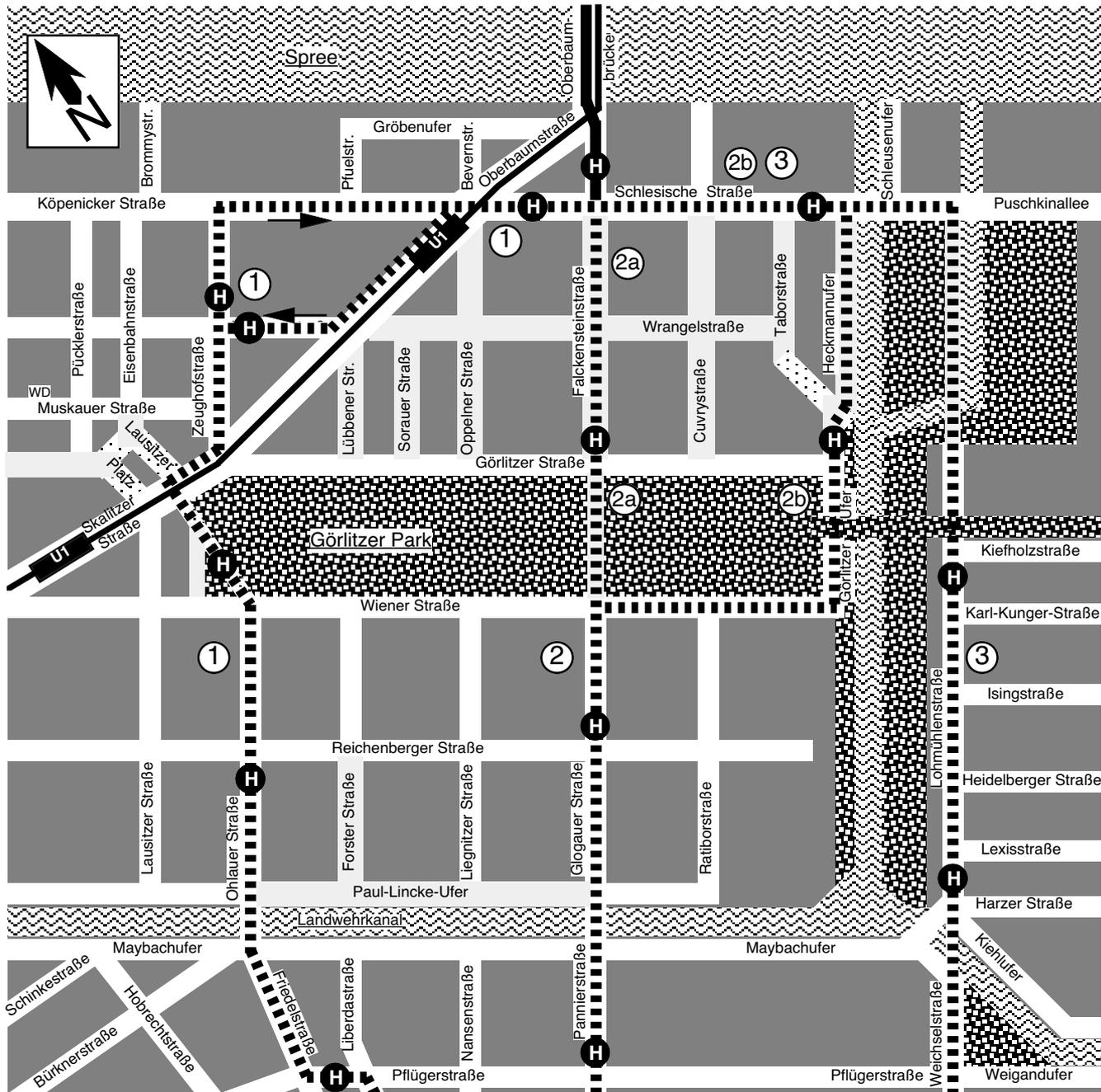
Zweite Ausbaustufe

Für weitere Linienführungen muß untersucht werden, ob die zu erwartenden Fahrgastzuwächse die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb erfordern:

Spittelmarkt - Lindenstraße - Hallesches Tor, Schöneberger Straße - Kochstraße - Oranienstraße - Wiener Straße, Hauptbahnhof - Kottbusser Tor, Potsdamer Platz - Stresemannstraße - Hallesches Tor - Blücherstraße - Südsterne, Hallesches Tor - Urbanstraße - Hermannplatz - Sonnenallee - S-Baumschulenweg, Parallelführung zur Entlastung der U1 zwischen Schlesischem Tor und Möckernbrücke. WD

FAHRGASTINITIATIVE BERLIN

Mögliche Varianten für die notwendige Straßenbahnverbindung Oberbaumbrücke - Hermannplatz



Variante ①

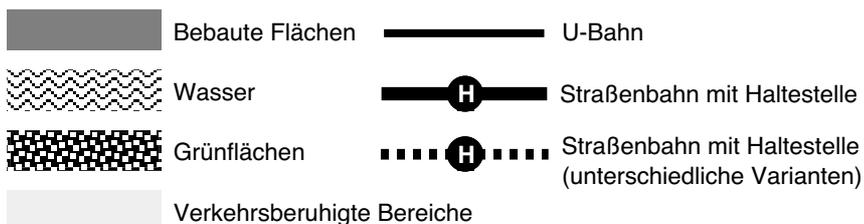
weiter über Reuterstraße -
Sonnenallee oder Karl-Marx-Straße
zum Hermannplatz

Variante ②

weiter über Pannierstraße -
Sonnenallee zum Hermannplatz

Variante ③

weiter über Weichselstraße -
Sonnenallee oder Karl-Marx-Straße
zum Hermannplatz



Jede dieser Varianten hat Vor- und Nachteile. Vielleicht läßt sich noch eine bessere Lösung finden. Diese Vorschläge sollen die längst überfällige Diskussion über diese Thema in Gang bringen.