

## Fangt endlich an!

### Straßenbahnbau in Adlershof muss umgehend beginnen

Seit dem 19. September 2002 gibt es den Planfeststellungsbeschluss für den „Bau der Straßenbahn vom S-Bahnhof Adlershof bis Wissenschaftsstadt Nord“. Doch mit den Bauarbeiten für die Verlängerung der Tramlinie 60 wurde bisher nicht begonnen, so dass in diesem Jahr der nach fünf Jahren eintretende Verfall des Planungsrechts droht. Das wäre ein Skandal – gerade auch vor dem Hintergrund der Missstände, denen die Busfahrgäste in Adlershof täglich ausgesetzt sind.

Die geplante Straßenbahn-Strecke beginnt am S-Bahnhof Adlershof und soll geradlinig auf dem Mittelstreifen der Rudower Chaussee bis Höhe Max-Born-Straße (ca. 1 km) verlaufen und in diese abbiegen, um dann am nördlichen Ende der Max-Born-Straße in einer Wendeschleife zu enden. Diese Trasse ist komplett vorhanden, auf ganzer Länge gibt es einen begrünten Mittelstreifen. Sogar die Ampeln für die Straßenbahn an der Kreuzung „Am Studio“ (früher Agastraße) sind bereits aufgestellt. Die BVG rechnet mit 9000 Fahrgästen täglich.

Das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Das liegt zum einen an den zahlreichen Firmen, die sich hier ansiedelten, und zum anderen an den Studierenden der naturwissenschaftlichen Fakultäten der Humboldt-Universität, die nach und nach hierher verlegt wurden.

#### Aktuelle Situation

Während die Erschließung der Wissenschaftsstadt Adlershof (WISTA) auf der Straße stetig verbessert wurde, ist die Situation für den ÖPNV mangelhaft.

Zum Vergleich: Für den Autoverkehr wurde in den letzten Jahren in Nord-Süd-Richtung die Zahl der Fahrspuren auf den Hauptstraßen im Großraum Adlershof/Johannisthal von 8 (6 Adlergestell, 2 Eisenhutweg) auf mittlerweile 18 (6 Adlergestell, 4 Groß-Berliner-Damm, 6 Autobahn A113, 2 Eisenhutweg) mehr als verdoppelt, in Ost-West-Richtung sogar vervierfacht von 2 (Rudower Chaussee) auf 8 (4 Rudower Chaussee, 4 Ernst-Ruska-Ufer).

Demgegenüber wurde das ÖPNV-Angebot kaum verbessert, eher sogar verschlechtert. Die Taktzeiten der Busse wurden zwar verkürzt, dafür stehen die Busse zu bestimmten Zeiten regelmäßig im Stau, was hier früher nicht der Fall war. Da hilft dann auch keine Taktverdichtung, wenn der Bus für die Strecke anstatt 2 nun 10 Minuten und länger braucht. Gerade aufgrund der deutlich gestiegenen Zahl von MIV-Spuren ist es nicht nachvollziehbar, warum der ÖPNV keine eigenen Trassen zur Verfügung gestellt bekommt.

Ein Beispiel: Bis zu 50 Fahrgäste warten an der Haltestelle Magnusstraße auf den Bus zum S-Bf Adlershof. Nicht selten ergibt sich hier im Nachmittags-Berufsverkehr die kuriose Situation, dass der Bus nur eine Haltestelle

weiter im Stau steht und der Busfahrer den Fahrgästen empfiehlt, zu Fuß weiter zu gehen, weil es vermutlich schneller geht. Und das, obwohl es kurz hinter der Kreuzung „Am Studio“ eine Busspur gibt. Nur ist diese so unglücklich angelegt, dass ihr Verkehrswert gegen Null tendiert. Das liegt vor allem auch daran, dass Autos aus der Straße „Am Studio“ beim Rechts-Abbiegen auf die Rudower Chaussee zunächst auf die Spur fahren, auf der 30 m später die Busspur anfängt. Nur dauert es dann eine Weile, bis sich diese Autos auf der linken „Stau“-Spur eingereiht haben. Das gleiche passiert noch einmal an der folgenden Kreuzung „Franz-Ehrlich-Straße“. Gerade hier ist es nicht nachvollziehbar, warum Autos überhaupt die Möglichkeit haben, in die Rudower Chaussee abzubiegen. Hinzu kommt, dass die Busspur kaum überwacht wird und oft zugeparkt ist.

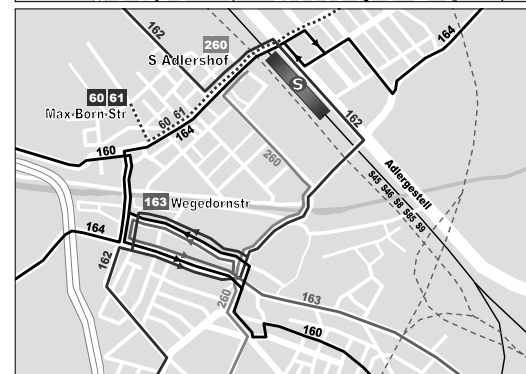
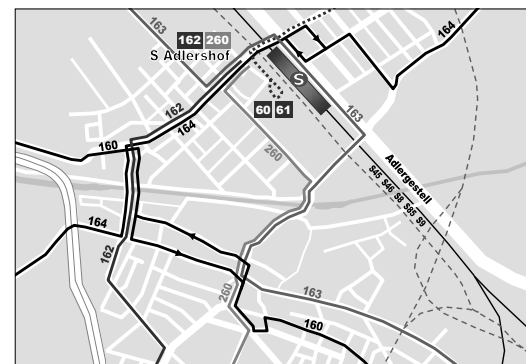
Gleich nach dieser Kreuzung kommt noch hinzu, dass hier Busfahrer der am Bahnhof endenden Linien ihre Pause machen, so dass beispielsweise der Bus 164 sich ebenfalls noch auf der linken Spur einreihen muss, um überhaupt an die Haltestelle am S-Bf Adlershof heranzukommen. Und die endenden Linien beenden ihre Fahrt auch schon kurz hinter der Kreuzung „Franz-Ehrlich-Straße“, so dass der Weg zum eigentlichen S-Bahnhof noch einige Hundert Meter lang ist. Auch in der Gegenrichtung ist die Starthaltestelle ein ganzes Stück vom S-Bahnhof entfernt.

Aber es gibt auch noch ein anderes Problem auf der Strecke durch die WISTA. Immer wieder kommt es zu Überlastungen der Busse durch Schüler einer Berufsschule im Raum Altglienicke, was dazu führt, dass Busse am frühen Nachmittag wegen Überfüllung die Haltestelle Magnusstraße ohne Halt passieren. Ähnliches gilt morgens für die Haltestelle am S-Bf Adlershof, wo zwischen 7 und 8 Uhr nicht alle Fahrgäste mit einem Bus mitkommen.

#### Umbau des S-Bahnhofs Adlershof

Bis Ende 2008 wird der S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee verschoben. Dadurch werden sich natürlich Vorteile ergeben:

- Die Straßenbahn von/nach Köpenick hat ihre Haltestellen dann direkt unter der Brücke, so dass die Umsteigezeit deutlich verkürzt wird. Gleiches gilt für die Fahrten des Busses 164, die in Richtung Köpenick durchgeführt werden.



ÖPNV-Angebot in Adlershof. Oben der Ist-Zustand, unten der IGEB-Vorschlag.

Grafiken: Holger Mertens

- Der S-Bahnsteig hat auf beiden Seiten der Brücke Abgänge. Damit wird kein Überqueren der Rudower Chaussee mehr nötig sein, um auf die nördliche Straßenseite zu gelangen.
- Aber gerade die Anbindung der so hoch gelobten und über die Grenzen des Landes bekannten Wissenschaftsstadt mit dem ÖPNV ist einfach schlecht organisiert und wird durch den Brückenbau praktisch nicht verbessert:
- Den nachmittäglichen Stau auf der Rudower Chaussee wird es weiterhin geben. Davon sind dann natürlich auch die Busse betroffen.
- Die Busse, die am S-Bf Adlershof enden, werden ihre Haltestellen weiterhin einige hundert Meter vom Bahnhof entfernt haben, da sie ja noch vor der Brücke umkehren müssen.
- Beim Umsteigen vom Bus (außer Linie 164) auf die Straßenbahn und umgekehrt muss eine Fahrbahn der Rudower Chaussee überquert werden. Gleiches gilt auch für den Umstieg von der Straßenbahn zur S-Bahn.

#### Verlängerung der Straßenbahn

Aus all den Gründen ist es geboten, umgehend die neue Straßenbahn-Strecke zu bauen, mindestens bis etwa in Höhe Haltestelle Magnusstraße (dort dann Gleisdreieck oder Gleiswechsel), besser aber bis zur geplanten Endstelle in der Max-Born-Straße. Diese Strecke ist etwa 1,5 km lang und hat 3 neue Haltestellen (Walther-Nernst-Straße, Magnusstraße, Max-Born-Straße). Die Fahrzeit beträgt etwa 3 Minuten.

Diese Strecke dürfte betrieblich zu keinem Mehraufwand für die BVG führen – allein deshalb, weil schon heute die Leerfahrt von der Endhaltestelle zur Wendeschleife einige Zeit in Anspruch nimmt. Wenn man die heutige



**Rudower Chaussee am S-Bahnhof Adlershof. Während die Busse im Stau stehen, liegt der für die Verlängerung der Straßenbahn frei gehaltene Mittelstreifen brach. Nun droht im September sogar der Verfall des Planungsrechts für den Straßenbahnbau.**

Foto: Kai-Uwe Thiessenhusen

Wendeschleife am S-Bahnhof gedanklich umklappt und in die Rudower Chaussee verlegt, erhält man bereits eine Strecke, die fast bis zur ersten Haltestelle „Walther-Nernst-Straße“ reicht. Die restliche Fahrzeit von dort bis zur Max-Born-Straße beträgt dann nur noch 2 Minuten, so dass die eigentliche Fahrzeitverlängerung minimal wäre

Nach dem jetzt begonnenen Umbau des S-Bfs Adlershof dürfte die heute befahrene Betriebsstrecke von der Endstelle zur Wendeschleife noch einmal um einiges länger werden, wodurch die Situation nur noch grotesker wird.

Ein weiteres Argument ist, dass bei geradliniger Weiterführung der Straßenbahn nicht mehr die Fahrbahn des Autoverkehrs gequert werden müsste, was für beide Verkehrsteilnehmer weniger Konfliktpotenzial bedeuten würde.

### Vorteile einer Verlängerung

Durch die neue Strecke ergäben sich mehrere Vorteile:

1. Fast alle Einrichtungen der WISTA werden fußläufig an die Straßenbahn angeschlossen. Im Gegensatz zum heutigen stauanfälligen Busbetrieb wird eine deutlich höhere Stabilität durch Nutzung des Mittelstreifens erzielt.

Berliner Fahrgastverband IGEB

## Straßenbahn nach Rosenthal gerettet

Kurz nach den Feierlichkeiten zum 125-jährigen Bestehen der Straßenbahn hatte BVG-Vorstand Thomas Necker erneut eine Stilllegungsdebatte losgetreten (siehe SIGNAL 3/2007). Diese wurde nun von Berlins Verkehrsministerin Ingeborg Junge-Reyer am 21. März mit klaren Worten beendet:

- Wo gefahren und wo stillgelegt wird, entscheidet das Land Berlin und nicht die BVG.
- Die Straßenbahn in Berlin hat eine Zukunft, sie ist für den Ostteil Berlins so unersetzlich wie die U-Bahn für den Westteil.

2. Das Einkaufszentrum „Adlershofer Tor“ bekommt Anschluss an das Straßenbahnnetz. Damit wird die existierende Tram-Strecke gestärkt und die Bewohner des Adlershofer Ortskerns und aus Teilen von Köpenick erhalten einen besseren Anschluss an das Einkaufszentrum.

3. Die stärkere Belastung des Streckenabschnitts durch die WISTA würde so optimal aufgefangen werden, da die

Straßenbahn da endet, wo ein Mehrbedarf darüber hinaus derzeit nicht vorhanden ist. In Richtung Altglienicke ist ein Grundangebot beim Bus ausreichend. Damit wäre eine zentrale Erschließung der gesamten Wissenschaftsstadt ohne betrieblichen Mehraufwand möglich. Es lassen sich sogar Einsparungen erzielen, wenn man den Busverkehr noch anpasst

### Änderungen beim Bus

Momentan verkehren die Buslinien 162 und 164 auf der gesamten Rudower Chaussee, damit gibt es tagsüber einen 5/15-Minuten-Takt, in der HVZ durch Verdichtung des 164er einen theoretischen 6/7/7-Minuten-Takt, tatsächlich aber meist einen 1/9/10-Minuten-Takt. Die Linien 163 und 260 fahren ebenfalls ein Teilstück auf der Rudower Chaussee, haben aber auf dieser keine weitere Haltestelle, sondern biegen frühzeitig in den Groß-Berliner-Damm bzw. die Straße Am Studio ein.

Eine Takt-Reduzierung auf der Rudower Chaussee bei den Bussen wäre bei Verlängerung der Straßenbahn möglich, da die Busse nur sehr selten gut gefüllt von Altglienicke kommend in die Rudower Chaussee einbiegen. Hier würde es daher reichen, tagsüber alle 20 und in der HVZ alle 10 Mi-

nuten zu fahren. Da es bei der Straßenbahn vermutlich keinen Mehraufwand zu heute gäbe, könnte man damit sogar Einsparungen gegenüber der heutigen reinen Busbedienung erzielen.

Grundsätzlich sollte der Bus 164 in der Rudower Chaussee verbleiben. Dadurch gibt es dann dort weiterhin in der HVZ einen 10-Minuten-Takt. Weiterhin könnte der Bus 162 die Fahrten des 163er ab Altglienicke Kirche in Richtung S-Bahnhof Adlershof übernehmen. Der Bus 163 ist die am schwächsten frequentierte Buslinie in dieser Gegend. Er könnte dann an der Semmelweisstraße (mit Anschluss zum 164er) enden.

Grundsätzlich sollte auch geprüft werden, alle aus Richtung Westen am S-Bf Adlershof beginnenden bzw. endenden Buslinien nach Umbau des Bahnhofs nicht auf der westlichen Seite beginnen bzw. enden zu lassen, sondern besser eine geeignete Endstelle auf der östlichen Seite zu finden. Damit könnten alle Buslinien die günstiger gelegene Haltestelle unter der S-Bahn-Brücke anfahren.

### Zusammenfassung

Gerade jetzt, im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bahnanlagen und Straßen am S-Bf Adlershof, bietet es sich an, auch die kurze Neubaustrecke für die Straßenbahn endlich zu bauen – zum Nutzen der Mitarbeiter der WISTA, der Studierenden, der Kunden des Einkaufszentrums und der Besucher anderer öffentlicher Einrichtungen sowie zur Vermeidung des Verfalls des Planungsrechts, dass für viel Geld erarbeitet wurde. Es ist nicht zu verstehen, dass bei der Erschließung der WISTA eine eigene ÖPNV-Trasse geplant und baulich vorbereitet wurde, die Fahrgäste aber in Bussen fahren müssen, die sich in den Autostau einreihen müssen.

Da die Gelder, die für eine Verlängerung der Straßenbahn vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof eingeplant wurden, in diesem und mindestens auch im nächsten Jahr (leider!) mangels Planungsrecht für diese Trasse nicht ausgegeben werden können, kann die Straßenbahn in Adlershof daraus finanziert werden.

- Ausbau der Straßenbahn und Anpassung einiger Buslinien sowie
- Verlängerung der Straßenbahn von Rosenthal durch das Märkische Viertel zum S- und U-Bahnhof Wittenau.

Den höchsten Nutzen-Kosten-Wert erreichte der Ausbau der vorhandenen Straßenbahnstrecke. Aber auch die Verlängerung erreichte einen Wert über 1, womit ausgesagt wird, dass der (volkswirtschaftliche) Nutzen höher ist als die Kosten. Beim Ausbau verdoppelt sich die tägliche Fahrgastzahl auf 6000 bis 7000, bei der Verlängerung nach Wittenau werden 8000 bis 9000 erreicht. Der höheren Fahrgastzahl stehen allerdings deutlich höhere Kosten gegenüber, weshalb der Nutzen-Kosten-Faktor niedriger ist.