

27. Mai 2021

Straßenbahn Warschauer Straße – Hermannplatz

(M10 Süd)

Anlass

Die bauliche Umsetzung der Straßenbahn-Neubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz sollte laut Koalitionsvereinbarung bis 2021 beginnen. Nach langen Variantenuntersuchungen hat der Senat im April 2021 eine „Vorzugsvariante“ ausgewählt, und zwar die geradlinige direkte Strecke durch die Falckensteinstraße, Glogauer Straße und Pannierstraße. Diese erreichte mit einem hohen Fahrgastpotenzial einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,87 und ist damit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig. Die Verkehrsverwaltung will nun die Fördergelder beantragen und die BVG mit der weiteren Planung beauftragen. Der Bau soll sich bis 2028 hinziehen.

Das Bündnis Pro Straßenbahn steht hinter der Notwendigkeit der Straßenbahn und hinter diesem Streckenverlauf. Aber die Strecke wird von Bürgerinitiativen, bestimmten Kreisen innerhalb der LINKEN und der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg abgelehnt. Die Kritik reicht von „Im Prinzip ja, aber nicht hier“ bis zum Infragestellen der Eignung der Straßenbahn für die Verkehrsaufgaben und sogar bis zum Anzweifeln des Verkehrsbedarfs.

Konzept der IG Nahverkehr „Mehr Straßenbahn in Berlin!“

vom 18. Februar 2016 (Auszug)

„Notwendiger Streckenneubau ... Innenstadt ...

Prio 1: Warschauer Straße – Oberbaumbrücke – Falckensteinstraße – quer durch den Görlitzer Park – Glogauer Straße – Pannierstraße – Sonnenallee – Hermannplatz.

Die einzige Verkehrsverbindung zwischen den beiden Teilen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ist die Oberbaumbrücke mit entsprechend hohen Verkehrsströmen. Die verlängerte Straßenbahnstrecke erspart das lästige Umsteigen und ermöglicht zahlreiche Direktverbindungen zwischen den Verkehrsknotenpunkten Frankfurter Tor, Bahnhof Frankfurter Allee, Ostkreuz, Warschauer Straße, Schlesisches Tor und Hermannplatz. Erschließt die Wohn- und Freizeitgebiete am Görlitzer Park und das stark belebte Gebiet am Hermannplatz und Nord-Neukölln.“

Zielkonzept des Bündnisses Pro Straßenbahn

vom Juli 2018

Auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung 2016 bis 2021 ist diese Streckenerweiterung mit genau dem direkten Streckenverlauf als realisiert unterstellt und Voraussetzung für weitere Neubaustrecken.

Präsentation des BUND auf dem Straßenbahnkongress im März 2019 (Auszug)

„Neben der übergeordneten Bedeutung, die die Straßenbahnverlängerung zum Hermannplatz hat, ist sie auch ein wichtiger Baustein für das Modellprojekt „autofreier Wrangelkiez“. Zwei neue Haltestellen erschließen den Wrangelkiez und schaffen so die Voraussetzung, um den Autoverkehr zu verringern. Eine verträgliche Einpassung der Trasse in die 18,80 m breite Falckensteinstraße kann durch einen eingleisigen Abschnitt für beide Fahrrichtungen zwischen den Haltestellen Schlesische Straße und Görlitzer Park erfolgen (360 Meter). Dann ist die angedachte zweite Trasse für die Fahrrichtung Nord in der Cuvrystraße entbehrlich. Die Falckensteinstraße erhält bei dieser Lösung mit dem Rasengleis einen 4 m breiten Grünstreifen und breitere Gehwege auf der Westseite. Zugleich wird sie zur attraktiven Fahrradstraße.“

Einordnung der Strecke in das Verkehrsnetz

Von großer Bedeutung für die Erweiterung des Straßenbahnsystems ist die Netzwirkung: die Verbindung von Verkehrsknotenpunkten und die Verbindung von Verkehrskorridoren, so dass sich die einzelnen Straßenbahnstrecken gemeinsam mit denen der S-Bahn und U-Bahn zu einem Netz zusammenfügen, das auf verschiedenen Wegen genutzt werden kann.

Die M10 Süd verbindet die drei Verkehrsknoten S+U Warschauer Straße, U Schlesisches Tor und U Hermannplatz. Außer den dort verknüpften S-Bahn- und U-Bahn-Strecken sieht das Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn weitere Strecken vor, die von der M10 Süd abzweigen oder diese kreuzen:

- ab Warschauer Straße/Mühlenstraße durch die Mühlenstraße zum Ostbahnhof und weiter über U Weberwiese zum Platz der Vereinten Nationen
- von der Fischerinsel durch die Köpenicker Straße, U Schlesisches Tor, S Treptower Park nach Baumschulenweg (165/265)
- vom Potsdamer Platz über Hallesches Tor und U Hermannplatz die Sonnenallee entlang nach Baumschulenweg und Schöneweide (M41)
- U Hermannplatz – S+U Hermannstraße – Alt Buckow (M44).

Insofern stellt die M10 Süd zusammen mit der auch von der Koalition und vom Senat geplanten M41-Strecke das Grundgerüst für die anderen Streckenäste dar.

Die M10 Süd ist keine „Partytram“, wie sie abwertend von den Gegnern bezeichnet wird. Sie ist eine Alltagsverbindung der Anwohner zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt, zu Einkaufs-, Kultur- und Erholungsorten. Sie ist Zubringer aus Kreuzberg zur S-Bahn und aus Friedrichshain zur U7 und U8. Sie „zerschneidet“ den Görlitzer Park nicht, wie behauptet wird, sondern ordnet sich in die Parklandschaft genauso ein wie in die Straßenlandschaft. Als öffentliches Verkehrsmittel wirkt sie dem bei manchen Menschen vorhandenen Gefühl, der Görlitzer Park sei ein „Angstraum“, entgegen und grenzt die Möglichkeit des Drogenhandels ein.

Vergleich der Streckenverläufe

Nach vertiefter Untersuchung von 7 Varianten des Streckenverlaufs hat die direkte Streckenführung durch die Falckensteinstraße, quer durch den Görlitzer Park, die Glogauer und Pannierstraße trotz der bekannten Unzulänglichkeiten des Bewertungsverfahrens den höchsten Nutzen-Kosten-Quotienten erreicht. Dass dieser Korridor der beste ist, entspricht auch der Logik und den Erfahrungen der Verkehrsplaner.

Alle Umwege um den Görlitzer Park herum würden einen längeren Weg, längere Fahrzeit, Lärmrisiko in mehreren Kurven, höhere Baukosten, längere Bauzeit und höheren Fahrzeugbedarf bedeuten. Mit kleineren Umwegen über den Spreewaldplatz oder das Görlitzer Ufer würde zwar weiteres Verkehrspotenzial erschlossen, aber der aufkommensstarke Direktverkehr langsamer und unattraktiver. Die weiteren Umwege über Ostbahnhof – Schillingbrücke, über die wieder aufzubauende Brommybrücke, über S Treptower Park – Elsenstraße oder

sogar über Stralauer Allee – Eisenbrücke würden andere Verkehrsaufgaben erfüllen, aber nicht die fehlende Direktverbindung Oberbaumbrücke – Hermannplatz herstellen. Zum Teil sind diese Aufgaben für andere Strecken des Zielnetzes vorgesehen, zum Teil müssen sie für eine anschließende weitere Ausbaustufe vorgemerkt werden, wie Alt-Treptow – Nord-Neukölln durch die Eisenstraße und Wildenbruchstraße.

Feinbewertung des Korridors

Grob betrachtet, ist der ausgewählte Korridor der beste. Unverständlich ist aber, dass die Senatsverkehrsverwaltung den im selben Korridor liegenden Streckenverlauf Oppelner Straße – Liegnitzer Straße – Nansenstraße frühzeitig aussortiert und nicht vertieft untersucht hat. In etwa 200 m Abstand parallel zur ausgewählten Variante (weiter als Senatsstrecke bezeichnet) wäre diese (weiter als Alternativstrecke bezeichnete) eine ebenso direkte Verbindung zwischen Oberbaumbrücke und Hermannplatz. Bei beiden Streckenvarianten fallen mehr oder weniger Parkplätze weg und ist mit Widerstand uneinsichtiger autobesitzender Anwohner zu rechnen. Nachstehend sind die Vor- und Nachteile der Alternativstrecke gegenüber der Senatsstrecke aufgeführt.

Vorteile der Alternativstrecke Oppelner Straße usw.

- Die Haltestelle an der Schlesischen Straße läge näher am Umsteigeknoten Schlesisches Tor.
- Die Oppelner Straße ist 25 m breit (gegenüber 18,80 m der nördlichen Falckensteinstraße) und hat nur auf den ersten 100 m am Schlesischen Tor wenige gastronomische Einrichtungen. Das Konfliktpotenzial mit Tischen und Stühlen im Freien wäre wesentlich geringer. Eingleisigkeit oder Schrittgeschwindigkeit in einem Fußgängerbereich wie in der Falckensteinstraße wäre nicht nötig.
- Das Gelände des Görlitzer Parks ist zwischen Oppelner und Liegnitzer Straße abgesenkt und ließe sich auf einem landschaftsangepassten Viadukt gut überqueren. Das Konfliktpotenzial mit eiligen Radfahrern, gemütlich flanierenden Fußgängern und spielenden Kindern ließe sich deutlich verringern. Die Geschwindigkeit der Straßenbahn müsste nicht so stark vermindert werden.
- Die Wasserkaskade am Eingang von der Falckensteinstraße zum Görlitzer Park kann erhalten bleiben.
- Sportplatz und Kinderbauernhof am Ausgang zur Glogauer Straße stehen nicht im Wege und könnten so erhalten bleiben.
- Die neue Brücke über den Landwehrkanal von der Liegnitzer Straße zur Nansenstraße könnte ungehindert vom laufenden Busverkehr und übrigen Verkehr gebaut werden. Sperrung für den Bus- und Autoverkehr und Behelfslösungen für den Fuß- und Radverkehr während der Bauzeit wie beim notwendigen Umbau der Thielenbrücke (von der Glogauer Straße zur Pannierstraße) wäre nicht erforderlich.
- Über die Weserstraße würde der Hermannplatz vom Reuterplatz aus auf kürzerem Wege und ohne enge Kurven erreicht werden.
- Die später starke Belegung des Abschnitts Pannierstraße – Hermannplatz durch Überlagerung mit der M41-Strecke wird vermieden.
- Von der vorläufigen Endstelle auf dem Hermannplatz wäre später die Verlängerung in die Hermannstraße nach Buckow problemlos möglich.

Nachteile der Alternativstrecke gegenüber der Senatsstrecke Falckensteinstraße usw.

- Die Unterquerung des Hochbahnviadukts in Nord-Süd-Richtung zwischen den Stützpfeilern in der Oberbaumstraße oder an der Kreuzung Oberbaumstraße/Schlesische Straße wäre etwas schwieriger.
- Das weite Rund der Liegewiese im Görlitzer Park wäre infolge der Rampen etwas kleiner, die seitlichen Längswege müssten bei einer nicht ebenerdigen Querung nach innen verlegt werden.
- In der Liegnitzer Straße, die heute Wohngebietsstraße ist, wäre die Straßenbahn schwerer zu vermitteln als in der Glogauer Straße, die heute von Bussen befahren wird.
- Um die ausreichende lichte Höhe für die neue Brücke über den Landwehrkanal von der Liegnitzer Straße zur Nansenstraße zu erreichen, müsste die Straßenbahntrasse auf den letzten Metern der zuführenden Straßen, die Uferstraßen und die Uferpromenaden mittels Rampe angehoben werden. Die durchgehenden Uferpromenaden wären unterbrochen.
- Die Nansenstraße ist nördlich der Pflügerstraße ca. 23 m breit, südlich nur etwa 18 m im Vergleich zu 25 m Breite der Pannierstraße.
- In der Weserstraße, die 18 m breit ist, könnte es wegen des eventuellen Konflikts mit der weiteren Funktion als Fahrradstraße Widerstand geben.
- Die Haltestelle Sonnenallee/Pannierstraße mit ihrem Einzugsgebiet wird nicht angefahren.
- Die spätere Linienführung von Friedrichshain die Sonnenallee entlang nach Baumschulenweg wäre erschwert.

Der schwerwiegendste und wahrscheinlich ausschlaggebende Nachteil der Alternativstrecke ist, dass sie bisher vernachlässigt und nicht vertieft diskutiert wurde. Bisherige langwierig geführte Diskussionen würden mit veränderten Örtlichkeiten und anderen Anwohnern wieder aufleben, eventuell neue Untersuchungen und Umplanungen würden das Vorhaben weiter verzögern.

Zusammenfassung

Der ausgewählte direkte Korridor ist der am besten geeignete. Weitere großräumige, zeitraubende Untersuchungen, die von einigen gefordert werden, lehnen wir ab. Wichtig ist jetzt, Landschaftsplaner einzubeziehen, die mit unterschiedlichen Ansätzen und Entwürfen die Diskussion um die beste Lösung für den Görlitzer Park beleben.

Die vom Senat ausgewählte Streckenführung weist ein erkennbar größeres Konfliktpotenzial auf (Falckensteinstraße, Parkdurchquerung) als die Alternativstrecke Oppelner Straße. Die Alternativstrecke hätte mit großer Wahrscheinlichkeit einen ebenso guten Nutzen-Kosten-Quotienten erreicht. In der nächsten Planungsphase sollten die Alternativstrecke näher betrachtet und ihre Vorteile gegenüber der Senatsstrecke herausgearbeitet werden. Das wäre vor allem dann sinnvoll, wenn seitens der Straßenbahngegner eine neue grundsätzliche Diskussion erzwungen wird.