

## Was Anfang der 20er Jahre im Berliner Verkehr (nicht) passiert ....

Der BER geht am 31.10. in Betrieb; der Flughafen Tegel wird wie geplant geschlossen. Eine Diskussion darüber, ob es sinnvoll ist, Verkehrsinfrastruktur aufzugeben, wird nicht geführt. Weil ja nicht sein kann, was nicht sein darf. Übrigens: Berlin hatte 2019 fast 36 Mio. Fluggäste und der BER arbeitet bereits am Anfang wieder mit Provisorien. "Anspruchsvolle Industriearchitektur" nennt der Flughafenchef das.

Aber irgendwie behält Berlin. korrekt: Brandenburg, zwei Verkehrsflughäfen. Der alte Flughafen Schönefeld wurde kurzerhand zum Terminal 5 deklariert und wird noch auf viele Jahre genutzt werden. Busfahrgäste haben es einfach: X7 und X71 fahren erst Terminal 5 an, dann den eigentlichen BER. Bahnpassagiere müssen strategischer vorgehen: die S-Bahn hält nach langer Fahrt durch die Innenstadt am Terminal 5 und nach einer langen Schleife über Waßmannsdorf im neuen BER-Tiefbahnhof. Die Regios dagegen lassen Schönefeld alt ebenso aussehen und fahren nur in den BER-Bahnhof.

Die Gemeinde Mahlow-Blankenfelde zieht ihre Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zurück. Die Dresdner Bahn samt Verbindungskurve in Richtung Flughafen, um die geht es nämlich, kann ohne weiteren Verzug gebaut werden. Eröffnung 2025 – vielleicht.

Die Politik trifft die Entscheidung, die U7 zum BER zu verlängern. Natürlich fährt niemand von Spandau zum Flughafen mit der U7. Aber für den Südosten Berlins bedeutet das eine verbesserte Erreichbarkeit. Dies ist auch dringend notwendig, denn die A113 ist chronisch überlastet und der Britzer Tunnel auf der A100 bildet seit Inbetriebnahme des Flughafens und der A100-Verlängerung nach Treptower Park ein Nadelöhr, das regelmäßig im Berufsverkehr geschlossen wird. Neukölln erstickt regelmäßig im Autoverkehr.

Ebenfalls im Herbst 2020 wird die U5 in Betrieb genommen. Über die Kosten, mehr als eine halbe Milliarde Euro für knapp 2 km U-Bahn parallel zur Stadtbahn, spricht niemand mehr. Die Strecke wird gut angenommen; für Fahrgäste aus den östlichen Stadtteilen bietet sie neue Möglichkeiten (Direktverbindung Hbf, Umstieg zu U6 und S1/S2/S25/S26).

Die Baustelle in der Hardenbergstraße wird nach inzwischen mehreren Jahren 2020 fertiggestellt. Hier wurde der Tunnel der U2 saniert. Anzahl der Bauarbeiter heute Morgen: null.

Der Senat erkennt:

Verkehrspolitik muss, wenn alte Gewohnheiten angetastet werden, erklärt werden! Für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Neuverteilung der knappen für Verkehr zur Verfügung stehenden Fläche werden nach dem Vorbild anderer Städte professionelle Imagekampagnen gefahren, die Lust machen auf ein Neues, anderes, modernes Berlin. Den ÖPNV zu nutzen wird chic; SUV in der Stadt fahren out. Es besteht ein breiter Konsens, dass dem öffentlichen Verkehr (wieder) mehr Verkehrsfläche zulasten des motorisierten Individualverkehrs eingeräumt wird.

Brandenburg macht Ernst mit dem Koalitionsvertrag:

Um endlich die Boom-Regionen Falkensee/Finkenkrug/Nauen mit besserem Nahverkehr zu versorgen, wird entschieden: "Nicht S-Bahn oder Regionalverkehr, sondern beides". Die S-Bahn wird nach Falkensee verlängert, der Regionalverkehr bekommt ein zusätzliches Gleis bis Nauen; der Bahnhof Spandau einen zusätzlichen Bahnsteig, die Infrastruktur vor und hinter Bahnhof Spandau wird ebenfalls ausgebaut, um einen flexiblen Betrieb zu ermöglichen.

Am Bahnhof Zoo geht die Sanierung voran. Der Fahrgast merkt: es wird gearbeitet. Der Bahnsteigzu- und abgang Haupthalle wird 2020 nach Jahren wieder geöffnet. "Die Politik" nimmt sich des Bahnhofsumfelds an; Fahrgästen wird fortan nicht mehr zugemutet, durch Obdachlosencamps und Urinwolken zu laufen. Und die Hoffnung bleibt: Irgendwann halten wieder regulär Fernzüge im Bahnhof Zoo. Es muss ja nicht jeder sein ... Diese Maßnahme unterstützt die positive Entwicklung der City West; dem Hauptbahnhof schadet das nicht, denn er bleibt das zentrale Drehkreuz in der Mitte der Stadt.

Brandenburg macht Ernst mit dem Koalitionsvertrag und erkennt:

Die Potsdamer Stammbahn dient nicht der Erschließung Kleinmachnows. Sie ist in erster Linie ein Infrastrukturausbau und dient der Kapazitätserweiterung, gerade auch für den boomenden Verkehr zwischen Berlin und Potsdam/Werder/Brandenburg. Sie entlastet die Stadtbahn, auf der dann auch wieder Fernzüge am Bahnhof Zoo halten können. Somit stellt sich hier die Frage "S-Bahn" oder "Fernbahn" nicht. Eine zweigleisige, mit Oberleitung elektrifizierte Strecke muss es werden. Und am nördlichen Ende der Stammbahn geht es entweder in den Tunnel oder auf den Innenring. Hierfür erhält der Bahnhof Südkreuz auch zwei Bahnsteigkanten an den Fernbahngleisen des Rings.

Berlin und Brandenburg erkennen:

Das Gegeneinander führt nicht weiter. Beide Länder sind zu eng verwoben, als dass man sich Egoismen zu Lasten der Bürger leisten könnte. Als Zeichen des guten Willens bestellt Berlin eine provisorische Verlängerung der RB33 zunächst nach Zehlendorf, ein halbes Jahr später, nach dem Bau eines Holzbahnsteigs in Steglitz, die weitere Verlängerung bis dorthin. Brandenburg hingegen gibt seinen Widerstand gegen die S-Bahn auf. So kann beispielsweise die Verlängerung nach Velten erfolgen.

Die Bürger erkennen:

Man hat nicht gleich chinesische Verhältnisse, wenn Planungsprozesse gestrafft und Klagemöglichkeiten beschränkt werden. Es besteht ein breiter Konsens, dass die Haltung "not in my backyard" zwar individuell verständlich, aber dem Gemeinwohl zuwiderläuft. Ein Beispiel: die geplante Straßenbahntrasse durch die Sonntagstraße zur besseren Anbindung des Ostkreuzes. Anwohnerinteressen berücksichtigen, soweit es geht. Aber nicht zulasten einer ungleich größeren Zahl von Nutzern.

Spandau wird zentrales Element des neuen, anderen, modernen Berlins und erhält wieder ein "eigenes" Straßenbahnnetz. Spandau ist für sich eine Großstadt mit einem zentralen Umsteigeknoten, dem Rathaus/Bahnhof Spandau, und mehreren dezentralen Siedlungsschwerpunkten ("Heerstraße Nord", Falkenhagener Feld, Hakenfelde, Wasserstadt). Das Busnetz ist überlastet; die Straßenbahn auf weitgehend eigener Trasse ist für diese Aufgabe das adäquate Verkehrsmittel. Spandau wird ein verkehrspolitisches Pilotprojekt, das zeigt, wie sich heute Straßenbahnen auch gestalterisch in das Stadtbild einfügen können und dieses zum Positiven verändern.

Der Senat erkennt:

Jedes Verkehrsmittel hat seine Stärken – und Schwächen. Sicher: die Aussicht, mit gegebenen Mitteln deutlich mehr Straßenbahn als z.B. U-Bahn bauen zu können, ist verlockend. Und sicher auch an vielen Stellen richtig. Richtig ist aber auch, dass für manche Aufgaben die U-Bahn das Mittel der Wahl ist. Neben den bekannten Netzergänzungen ist die Utopie einer "Express U-Bahn" mit nur wenigen Halten von Weissensee in die City als Ergänzung zur oberirdischen Straßenbahn eine faszinierende Idee. Für spätere Generationen.

2020 stellt sich heraus, dass die Stahlkonstruktion auf weiten Teilen der Siemensbahn sanierungsfähig ist. Da es sich um eine Wiederinbetriebnahme handelt, wird ein Planfeststellungsverfahren nicht notwendig. Aufwendig bleibt der notwendige Ausbau des Bahnhofs Jungfernheide sowie der Brückenneubau über die Spree. Der Bahnhof Gartenfeld bleibt dauerhaft Endstation der Siemensbahn und wird "Umsteigehub" zum neuen Spandauer Straßennetz. 2029, zum einhundertjährigen Jubiläum der Strecke, ist sie bereits seit einigen Jahren wieder in Betrieb.

Der Aufgabenträger erkennt:

Die Berliner S-Bahn ohne einen einheitlichen Betreiber ist ein Irrweg. Womöglich drei Unternehmen für den Betrieb (Netze Ring/Südost, Stadtbahn und Nord-Süd), verschiedene Unternehmen, die die Fahrzeuge stellen, eine neue Hauptwerkstatt abseits der zentralen Netzstrecken mit entsprechend schlechter Anbindung. Dazu noch die DB als Infrastrukturbetreiber (Netz, Stationen, Energie). Wie soll das stabil funktionieren? Und wenn man aus der politischen Sphäre heraus der S-Bahn Berlin GmbH "Monopolgewinne" unterstellt: Wem gehört die Deutsche Bahn AG eigentlich? Soweit wir wissen ist das, gottseidank, kein Hedgefonds, sondern die Bundesrepublik Deutschland.

Am Ende des Jahres 2020 sind mehrere Kilometer Busspuren markiert worden. Ebenso wurden deaktivierte Vorrangschaltungen für Straßenbahnen und Busse wieder in Betrieb genommen bzw. neu installiert. Fahrgäste kommen auf manchen Linien spürbar schneller voran. Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung.

Die seit einiger Zeit so benannte "City S-Bahn" kommt voran. "City S-Bahn" beschreibt eine zweite Nord-Süd-Verbindung. Sie zweigt über zwei Verbindungskurven vom Nordring ab, erreicht über einen hoffentlich zukünftigen S-Bahnhof Perleberger Brücke den Hauptbahnhof. Diese Strecke ist bereits im Bau (leider ohne den erwähnten Bahnhof, der vom Land Berlin bestellt werden müsste) und wird Anfang der 20er Jahre provisorisch in Betrieb gehen. Es geht dann weiter südwärts mit Querung des Regierungsviertels (was unter Beachtung der vielen vorhandenen Tunnel, der Regierungsgebäude und der Sicherheitsanforderungen nicht ganz trivial ist) zum Brandenburger Tor, wo an eine Vorleistung aus der Bauzeit des heutigen Nord-Süd-Tunnels, dem sog. "Heuboden", angeschlossen wird. Nach Potsdamer Platz, wieder auf neuer Trasse", wird der U-Bahnhof Gleisdreieck erreicht. Anschließend verzweigt sich die Strecke auf Wannseebahn (heute S1) und Dresdner Bahn (heute S2, S25, S26).

Und zum guten Ende:

DER Traditionsbus Berlins, der Doppeldecker, fährt mit einer neuen Generation Fahrzeuge in die Zukunft. Nach den Testfahrzeugen erfolgt die Serienbeschaffung zügig, um die alternde Flotte des bisherigen Typs abzulösen. Die Anzahl der Gelenkbusse sinkt wieder; sie haben sich auf vielen Linien nicht als das optimale Fahrzeug erwiesen.