



## Datum

13.06.2007

## Nummer

## Thema

Verkehr/Straßenbahn

## Redaktion

- CS -

**Claudia Hämmerring**, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

## **Klimaschutz in der Verkehrspolitik ernst nehmen: sechs Straßenbahnprojekte für Berlin**

Bis heute schafft es der rot-rote Senat nicht, die Potenziale der Berliner Straßenbahn als umweltfreundliches und wirtschaftliches Verkehrsmittel zu nutzen. Andere Weltstädte wie Paris und London bauen gerade neue Straßenbahnnetze, um den Verkehr auf die wirtschaftliche und umweltfreundliche Tram zu verlagern. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat daher internationale Experten zu einer Straßenbahnkonferenz eingeladen. Wir wollen die Chancen aufzeigen, die der Straßenbahnbetrieb unter optimalen Rahmenbedingungen bietet, um die Voraussetzungen für mehr und besseren ÖPNV und weniger MIV zu schaffen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Ohne gravierende Änderungen in der Verkehrspolitik verpuffen andere Klimaschutzmaßnahmen. Zwischen 20 und 25 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen stammen aus dem Verkehr – Tendenz steigend. Mit den im Stadtentwicklungsplan Verkehr beschriebenen Szenarien werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2015 um acht bis zwölf Prozent steigen. Die Investitionspolitik der vergangenen Jahre macht das Problem deutlich. Theoretisch will Rot-Rot den ÖPNV fördern. Praktisch hat der Straßenneubau Vorrang.

So wurden in der letzten Legislaturperiode Infrastrukturprojekte für den Autoverkehr in Höhe von 600 Millionen Euro in Betrieb genommen. Dagegen fielen Investitionen in die das klimafreundliche Straßenbahnnetz mit 16 Millionen Euro kümmerlich aus.

Dieser Trend muss umgekehrt werden. Das Land Berlin soll künftig grundsätzlich auf Investitionen in neue Straßenbauprojekte verzichten und statt dessen die Investitionen in umweltfreundliche Mobilität so verbessern, dass die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel steigen. Wir schlagen vor, dafür auf den geplanten Straßenneubau zu verzichten.

Fachleute sind sich einig: Das Berliner Straßenbahnnetz in seinem gegenwärtigen Zustand so zu lassen wie es ist, ist unwirtschaftlich. Wichtige Siedlungsschwerpunkte wie

z.B. das Märkische Viertel in Reinickendorf oder das Allendeiviertel in Köpenick liegen wenige hundert Meter von den Endhaltestellen der Tram entfernt. Zudem ist die Straßenbahn mit einer einzigen Ausnahme immer noch nicht im Westen angekommen. Dagegen erlebt die Straßenbahn in vielen europäischen Städten eine Renaissance. In Großstädten wie Paris, London, Barcelona sogar auf Teneriffa werden Straßenbahnlinien gebaut und geplant. Wo neue Trassen entstanden sind, vervielfachen sich die Fahrgastzahlen.

In Berlin kümmert die Straßenbahn vor sich hin. Die Streckenerweiterung erfolgt zögerlich und oft ohne eigenes Gleisbett.

Berlin darf diesen internationalen Trend zu einem klimafreundlichen, effizienten und für die Fahrgäste attraktiven Nahverkehr nicht verschlafen. Bündnis 90/Die Grünen haben sechs Anträge eingebracht, damit in Berlin die Straßenbahn eine Zukunft hat. Nur so kann der ÖPNV viele zusätzliche Fahrgäste gewinnen und den Autoverkehr zurückdrängen. Und nicht zuletzt die BVG ihr Betriebsergebnis verbessern.

### **I: Straßenbahn zum Hauptbahnhof ohne Straßenausbau**

*Der Senat wird aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren für die Anbindung des Hauptbahnhofes an das Straßennetz und den Bau der Straßenbahntrasse in der Invalidenstraße schnellstmöglich mit nur einer Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und einer separaten Straßenbahntrasse abzuschließen und umzusetzen.*

Das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn kommt nicht voran. Weiterhin steht der Senat vor dem Dilemma, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm, die baulichen Gegebenheiten vor Ort und die eigenen verkehrspolitischen Vorstellungen nicht in Einklang zu bringen sind. Inzwischen rechnet der Senat mit einer Inbetriebnahme der Straßenbahn nicht vor dem Jahr 2013! Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Beschränkung des Individualverkehrs auf größtenteils eine Fahrspur ist daher die einzig umsetzbare Lösung. Sie ist mit Engpässen für den Individualverkehr verbunden. Die Vorteile eines solchen Konzeptes – eigene Trasse für die Straßenbahn, Radbahnen und kein Wegfall der vorhandenen Bürgersteige – wiegen die Restriktionen für den Individualverkehr aber bei weitem auf und sind angesichts der klimapolitischen Debatte auch politisch opportun.

### **II: Straßennetz effizienter machen: M1 ins Märkische Viertel verlängern**

*Der Senat wird aufgefordert, die Straßenbahnlinie M1 ins Märkische Viertel zu verlängern.*

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Verlängerung der Straßenbahnlinie M1 ins Märkische Viertel ist höher als eine Erneuerung der Strecke nach Rosenthal im Bestand oder der Rückbau der Straßenbahngleise und eine Umstellung auf Busbetrieb. Mit einer Verlängerung der Trasse ins Märkische Viertel kann die BVG die Straßenbahnlinie M1 nicht nur wirtschaftlicher betreiben, sondern insgesamt den Straßenbahnverkehr attraktiver machen. Zudem würde so eine direkte Verbindung vom Märkischen Viertel zu wichtigen touristischen und geschäftlichen Zielen in der Stadt geschaffen. Die Strecke muss schnellstmöglich planfestgestellt und gebaut werden.

### **III: Straßenbahn umgehend von Adlershof in die Wissenschaftsstadt bauen - und die Verlängerung von Johannisthal in die Gropiusstadt planfeststellen**

*Der Senat wird aufgefordert, unverzüglich mit dem Neubau der im Stadtentwicklungsplan Verkehr geplanten und bereits planfestgestellten Neubaustrecke der Straßenbahn zwischen S-Bahnhof Adlershof und der Wissenschaftsstadt Adlershof zu beginnen. Darüber hinaus ist die Verlängerung der Trasse von Johannisthal bis zum Zwickauer Damm (Gropiusstadt) planfestzustellen und nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss zügig zu realisieren.*

Die Verlängerung der Straßenbahntrasse vom S-Bahnhof Adlershof in die Wissenschaftsstadt sollte bereits in den 90er Jahren gebaut werden. Sie war Zusage bei der Taufe des Entwicklungsgebietes Adlershof, wurde bereits planfestgestellt, erste Bauarbeiten haben bereits stattgefunden und der Straßenbau wurde extrabreit und damit teuer ausgelegt, damit die Tramtrasse Platz hat. Diese Planfeststellung verfällt, wenn nicht bis zum Herbst diesen Jahres mit dem Bau der Trasse begonnen wird. In diesem Falle wären **Planungs- und Baukosten in Millionenhöhe umsonst ausgegeben** worden.

Wenn die Trasse von Johannisthal zum Zwickauer Damm (Gropiusstadt) zügig planfestgestellt und gebaut wird, können auch hier zahlreiche bauliche Vorleistungen (Brücke über die A113) genutzt werden und zugleich die Sanierungskosten für eine marode Wendeschleife von 1,5 km Länge eingespart werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Stubenrauchstraße ausgebaut wird, während für die geplante Straßenbahn lediglich straßenmittig die Trasse freigehalten wird. Ab der Stubenrauchbrücke existiert bis über den Zwickauerdamm eine nicht mehr genutzte Industriebahntrasse, die lediglich durch die Tramtrasse ersetzt werden muss.

### **IV: Straßenbahntrasse zwischen Hauptbahnhof und Moabit planfeststellen**

*Der Senat wird aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn vom Hauptbahnhof über die Turmstraße und den S-Bahnhof Beusselstraße bis zum Anschluss an den Eckernförder Platz einzuleiten.*

Die Straßenbahntrasse zwischen Hauptbahnhof und dem U-Bahnhof Turmstraße ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr als Infrastrukturmaßnahme ausgewiesen. Aus gutem Grund, denn diese Trasse kann eine wichtige Lücke im Schienennetz schließen und eine attraktive Verkehrsverbindung zwischen Moabit und dem Hauptbahnhof herstellen. Diese Planung ersetzte die ursprüngliche Planung einer Verlängerung bis zum Mierendorffplatz, bei der täglich 40.000 bis 60.000 Fahrgäste prognostiziert wurden. Aber auch die Trassenverlängerung bis Moabit bringt hohe Fahrgastzahlen und Synergien. Mit ihnen wurde seinerzeit die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 vom Alexanderplatz über das Brandenburger Tor, den Hauptbahnhof zur Turmstraße begründet. Diese Pläne wurden später aus Kostengründen auf die Verlängerung zum Hauptbahnhof reduziert. So klafft eine Lücke zwischen Hauptbahnhof und Moabit, die umständliche und unattraktive Umwege bzw. Umstiege für die Fahrgäste notwendig macht.

### **V: Straßenbahntrasse zwischen Alexanderplatz über Leipziger Straße zum Potsdamer Platz planfeststellen**

*Der Senat wird aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnstrecke zwischen Alexanderplatz über Leipziger Straße zum Potsdamer Platz einzuleiten.*

Bereits zur Zeit der Großen Koalition war die Verlängerung der Straßenbahntrasse vom Alexanderplatz über die Leipziger Straße geplant. Die Gleise in der Leipziger Straße wurden bereits verlegt. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist diese Baumaßnahme der Straßenbahntrasse zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz ab 2008 geplant. In der aktuellen Investitionsplanung dagegen ist der Bau dieser Straßenbahntrasse nicht mehr vorgesehen. Eine Bedingung für die Verlängerung der Französischen Straße war der Bau der Straßenbahn in der Leipziger Straße. Aber wie in den letzten Jahren üblich wurde auf die Straßenbahn verzichtet, während der Straßenbau realisiert wird. Jetzt muss die Straßenbahn planfestgestellt werden. Später sollte sie über das Kulturforum bis zum Innsbrucker Platz verlängert werden.

#### **VI: Verlängerung der Straßenbahntrasse bis ins Allende-Viertel planfeststellen**

*Der Senat wird aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahntrasse vom S-Bahnhof Adlershof bis ins Allendeviertel planfestzustellen.*

Auch in Köpenick endet die Straßenbahn einige hundert Meter vor dem Allende-Viertel, einem dicht besiedelten Wohngebiet. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist geplant, die Straßenbahn direkt in die Großsiedlung hineinzuführen, um eine direkte attraktive Verkehrsverbindung zu schaffen und mehr Fahrgäste zu erreichen. Diese Planung ist nach wie vor sinnvoll und muss zügig umgesetzt werden.

#### **Fazit**

Die Straßenbahn ist in der Lage, Verkehrs- und Umweltprobleme in der Stadt zu entschärfen. In dicht besiedelten Gebieten ist ihre Effizienz im Kurzstreckenbereich auf eigenem Gleis, mit Vorrangschaltung bei optimaler Verknüpfung nicht zu übertreffen. Eine intelligent geplante Straßenbahn mit Rasengleis wertet den Straßenraum auf.

Am 22.06. führt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen eine Straßenbahnkonferenz mit internationalen Experten durch, bei der die Straßenbahnprojekte anderer Metropolen und die Vorzüge dieses Verkehrsmittels herausgestellt werden. Der Präsident Walter Momper hat die Schirmherrschaft übernommen. Zur selben Zeit wird hier im Hause eine Straßenbahnausstellung gezeigt.