

„Straßenbahnen in europäischen Metropolen – wo steht Berlin?“

Kurzbericht 25.06.07

Diese Veranstaltung wurde organisiert und moderiert von **Claudia Hämmerling**,
verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus.

Ca. 100 Männer und 3 Frauen (incl. der Moderatorin), waren zu der Veranstaltung erschienen. Präsident des Abgeordnetenhauses Walter Momper hatte die Schirmherrschaft über die Veranstaltung.

Foto-Ausstellung im Abgeordnetenhaus

Die **Vize-Parlamentspräsidentin Karin Seidel-Kalmutzki** eröffnete die gleichnamige Foto-Ausstellung im Seitenflügel des Abgeordnetenhauses, die durch den **Fachjournalisten Tilo Schütz für den BUND** vorbereitet worden war. Ihm gilt unser besonderer Dank. Anschließend begrüßte die Bündnisgrüne **Fraktionschefin Franziska Eichstädt-Bohlig** alle Teilnehmer. Die Ausstellung ist noch bis zum 15.Juli zu sehen.

Konferenz

Redakteur Thomas Neumann machte deutlich, dass Straßenbahnen in der Regel wesentlich besser in der Lage sind, neue Nachfrage nach dem öffentlichen Nahverkehr zu generieren als Busse. 50% derer, die aufs Auto verzichten und eine öffentliche Nahverkehrsalternative ausprobieren, säßen in Straßenbahnen, in Bussen träfe man nur 5% dieser Leute an. Zudem hätte eine Tram eine 4 mal längere Lebenserwartung als ein Bus und sie sei zudem wirtschaftlicher als ein Bus, wenn sie, Personalkosten (2/3 der Gesamtkosten) sparend, zwei oder mehr Busse ersetzen könne. Ein eigenes Gleis und Vorrangschaltungen machen die Straßenbahn attraktiv und wirtschaftlich. Leider wurden viele Chancen in Berlin vergeben. Beispielsweise wurde das Straßenbahnnetz in Köpenick bei der Sanierung 1:1 wieder hergerichtet. Statt die Tram zu bevorzugen, muss sie sich in den Auto-Stau einordnen. Das selbe gilt für die neu gebaute Verbindung in der Bernauer Straße. Die Tram teilt sich die Spur mit dem Autoverkehr und steht minutenlang im Stau. Das kostet unnötig Geld, weil mehr Fahrzeuge und Personal für die selbe Strecke benötigt werden. Leider sehen die Straßenbahn-Neubaupläne zum Hauptbahnhof auch keine eigene Trasse vor. So wird auch hier die Tram im Stau stecken. In Adlershof wäre um ein Haar die Planfeststellung verfallen, weil der Senat nicht bauen wollte. Die neu eröffnete Straßenbahnstrecke Alex 2 auf eigenem Gleis hat gezeigt, was eine intelligente Straßenbahnverknüpfung leisten kann. Der Fahrgastboom sprengt alle Erwartungen.

Straßenbahnen sind umweltfreundliche Transportmittel. In einer Zeit, in der, so **Martin Schlegel vom BUND**, CO₂-Emissionen gesenkt werden müssen und in praktisch jedem Zentrum einer großen deutsche Stadt die Feinstaubwerte zu hoch sind, sei ihr Einsatz unerlässlich. Die Straßenbahn – wenn sie vernünftig ausgelastet ist- hat von allen Verkehrsmitteln die geringsten Schadstoffemissionen bei CO, CO₂ und NO_X. Bezüglich der Energiezufuhr hat Berlin bei der Tram noch zu lernen. In München werden 17% des Stroms für den Tramverkehr aus erneuerbaren Energien generiert. Im Rasengleis sind die Lärmemissionen niedriger als in Schottergleisbetten oder straßenbündig. Es sollte bevorzugt werden.

Andere Metropolen im Ausland haben die große Bedeutung der Tram erkannt und setzen nun verstärkt auf sie. So hat man in **Paris** nach Auskunft des **Verkehrsexperten Stéphane Lecler** festgestellt, dass es mit der Ausbreitung des Autoverkehrs und der Parkplätze nicht mehr so weiterginge, wenn man nicht bestehende Wohnblocks dafür abreißen wollte. Das harmonische

Stadtbild sei durch den Autoverkehr schon lange verloren gegangen und das Tramnetz nicht mehr existent. Zunächst eröffnete man in mittelgroßen französischen Städten Tramlinien, da diese Städte zu klein für den U-Bahnverkehr waren. Paris folgte. Neben der Schaffung von verkehrsberuhigten Plätzen, sowie unter anderem der Verbreiterung des Gehweges auf dem Champs Elysées wurden nun zwei neue Tramlinien in den Vororten eröffnet, Industriegebiete konnten angebunden werden, eine dritte Linie folgte am 20. Dezember 2006 und dies mit großem Erfolg, denn die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden übertroffen. Sie haben sich bereits verdoppelt. 40% der neuen Fahrgäste waren früher Autofahrer. Der Einzelhandel verzeichnet einen Umsatzzuwachs.

Auch aus London gab es Ähnliches zu berichten. Der vor einigen Jahren eingeführte Croyden Tramlink erfreut sich größter Beliebtheit, so **Darren Johnson, Grünes Mitglied der Londoner Stadtversammlung**. London, nutzt die Straßenbahnen, um den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen und etwas gegen den Klimawandel zu unternehmen. Der vor einigen Jahren neu eröffnete Croyden Tramlink ist dabei, wie erwähnt, ein großer Erfolg. In 2006 gab es 24 Millionen Fahrten, 86% der Fahrgäste erklärten bei einer Umfrage, dass sie mit dieser Strecke zufrieden seien. Und ganz wichtig: 19% der Fahrgäste hatten diese Strecke früher mit dem Auto zurückgelegt und fuhren nun mit der Tram. Der Croyden Tramlink war so erfolgreich, dass eine Erweiterung geplant ist. Zusätzliche, andere Projekte wie die Cross River Tram sind des Weiteren in Planung. Interessant ist, dass die Konservativen vor Inbetriebnahme der Straßenbahn gegen das Verkehrsmittel waren, sie aber heute sehr begrüßen. So ist das heute wieder bei den geplanten Straßenbahntrassen in einigen Bezirken.

In ganz Europa gibt es laut **Georg Drechslers (UITP)** Positives zu berichten. Nicht nur in seiner Heimatstadt Bremen, in der er Vorstandsvorsitzender des Straßenbahnunternehmens ist, feiert die Tram große Erfolge. Dort entlastet sie die Innenstadt mit einem umfangreich erweiterten Straßenbahnnetz vom Autoverkehr. Auch europaweit erlebt die Straßenbahn eine Renaissance. Neue Straßenbahnbetriebe schießen wie Pilze aus dem Boden. Alte Straßenbahnnetze werden auf Vordermann gebracht und erweitert. Die Faktoren für erhöhte Fahrgastzahlen sind u.a. Zugänglichkeit, gutes Sitzplatzangebot, kurze Reisezeit und Direktverbindungen. Dabei überträfen die Fahrgastzahlen nach Eröffnung einer Tramlinie grundsätzlich die Prognosen. Seit der Einzelhandel begriffen hat, dass die Straßenbahn zusätzliche Kunden bringt, wenn diese standortnah ein- und aussteigen können, bemüht er sich um die Tram und um Haltestellen vor dem Eingang der Kaufhäuser. Die Tram hätte neben den durchschnittlich 10 mal geringeren Baukosten verschiedene Systemvorteile.

Klaus-Dietrich Matschke Straßenbahnchef der BVG betonte, dass das öffentliche Berliner Nahverkehrssystem in einer Studie (BEST-Studie) höchste Anerkennung erfahren hätte, insofern sei die Kritik am Unternehmen nicht nachvollziehbar. München, Hannover und Frankfurt seien flächenmäßig so groß wie Berlin, riesige Anlagen seien also zu unterhalten. Man hätte es nach der Wende geschafft, die Fahrgastzahlen in Berlin wieder zu steigern - und dies bei weniger Fahrzeugen. Priorität habe der Sanierung des Netzes gehabt. Durch ständige Erneuerungen sei es auf einigen Abschnitten möglich geworden, die durchschnittliche Geschwindigkeit der Tram von 19 km/h auf 24,6 km/h zu steigern. Er beklagte zugleich den hohen Spardruck unter dem die BVG steht.

Er stellte aber auch fest, dass eine gemischte Trassenführung von Tram und Autoverkehr die Fahrzeit der Straßenbahn verlängern und Kosten verursachen würde. Bezüglich der rechtzeitigen Fertigstellung der geplanten M10-Trasse zum Hauptbahnhof war er sehr skeptisch. Angesichts des vom Senat beabsichtigten vierspurigen Straßenbaus rechnete er nicht mit der planmäßigen Fertigstellung.

Auf der anderen Seite sahen sowohl **Matthias Horth (Berliner Fahrgastverband)** als auch **Ingolf Berger (Pro Tram e.V.)** Defizite beim Berliner Straßenbahnsystem.

Matthias Horth stellte fest, dass die richtigen Rahmenbedingungen für einen effizienten Straßenbahnbetrieb geschaffen werden müssen. Hierzu zählt, dass die Tram schnell ist, auf eigener möglichst gerader Trasse auch in Fußgängerzonen fährt und ein schneller Fahrgastwechsel möglich ist. Kreuzungen mit anderen Schienenfahrzeugen seien andernorts genehmigt und auch in Berlin kein Hindernis für einen Weiterbau der Trasse in M 2 von Rosenthal in das Märkische Viertel. In Berlin würde die Vorrangschaltung für die Tram wegen protestierender Autofahrer zurückgenommen. Aus Kosten- und Attraktivitätsgründen sollte der Kosten-Nutzenfaktor bei der Beschaffung von Fahrzeugen berücksichtigt, paralleler Busverkehr vermieden und Bauarbeiten sollten zügig durchgeführt werden. Darin war er mit **Ingolf Berger von PROTRAMBERLIN** einig. Berger verwies zudem darauf, dass bei kurzen Verlängerungen von bestehenden Straßenbahntrassen in größere Ballungsgebiete die Fahrgastzahlen gestiegen sind. Die Straßenbahnstrecken über die Bornholmer Straße in den Wedding und die Verlängerung ins Neubaugebiet über Buchholz Kirche nach Französisch Buchholz seien Erfolgsstorys gewesen. Andere Tramlinien könnten das Verkehrsaufkommen für den ÖPNV ebenso verdoppeln bzw. vervielfachen. So könnten mit der unwirtschaftlichen Trasse der M2 neue Fahrgäste gewonnen werden, wenn sie über das Märkische Viertel nach Wittenau verlängert würde. Die Verlängerung nach Adlershof würde ähnliche Effekte erzielen, wie die Tramverlängerung nach Französisch Buchholz. Eine Wiederinbetriebnahme der alten Straßenbahnverbindung mit den höchsten Fahrgastzahlen in Berlin - vom Alex über den Potsdamer Platz nach Schöneberg und Steglitz - böte eine einzigartige Chance für mehr umweltfreundlichen Verkehr, bei dem erhebliche Betriebskosten eingespart werden könnten, da auf die derzeit selten fahrplanmäßig verkehrenden, vom Stau behinderten Busse verzichtet werden könnte.

Michael Cramer, Mitglied für die Bündnisgrünen im Europaparlament zeigte auf, dass EU-Gelder zu 95% von den Städten und Gemeinden für den Straßenbau verwendet werden würden. Dabei träfe es nicht zu, dass man nicht auch den Schienenverkehr mit EFRE-Mitteln fördern könne. Beispielsweise hätte Brandenburg im Förderantrag für 2007-2013 Mittel für die Verbesserung des SPNV beantragt und Madrid wolle eine U-Bahntrasse bauen. Auch Berlin müsse künftig mehr auf den öffentlichen Nahverkehr setzen, anstatt immer mehr Geld für den Straßenneubau auszugeben. Die Potenziale der Straßenbahn werden in Berlin nicht annähernd genutzt.

Claudia Hämmerling Fazit:

- Wenn für die Straßenbahn die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, ist sie eines der umweltfreundlichsten motorisierten, der wirtschaftlichsten und der attraktivsten Verkehrsmittel im städtischen Raum.
- In Berlin müssen die verkehrlichen Potenziale der Straßenbahn besser ausgeschöpft werden, indem die Rahmenbedingungen für den Straßenbahnbetrieb verbessert werden und das Netz in dicht besiedelte Gebiete erweitert wird.
- Die Straßenbahn kann durch die Anlage von Rasen- bzw. Grünleisen und Baumpflanzungen stärker zur Aufwertung des öffentlichen Raumes beitragen. Sie sollte viel bewusster zur Verbesserung von Stadträumen eingesetzt werden.
- Die Straßenbahn ist finanzierbar, wenn die politischen Prioritäten vom Straßenneubau zur Straßenbahnnetzoptimierung und -erweiterung verschoben werden.

Zum Abschluss ermöglichte uns Straßenbahndirektor Matschke eine Straßenbahnfahrt vom Nordbahnhof zum Alexanderplatz, bei der wir die gemeinsame Trassenführung mit dem Pkw-Verkehr in der Bernauer Straße und die Trassenführung im eigenen (Grün)-gleisbett der neuen Strecke vor dem Alexanderplatz erleben konnten. Hier bestätigte sich das zuvor diskutierte auf anschauliche Weise. Vielen Dank an Herrn Matschke.