

Sehr geehrte Frau Dr. Steinmeyer,

anlässlich der Fertigstellung des überarbeiteten StEP Verkehr (StEP MoVe) möchten wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Thema U-Bahn-Ausbau versus Straßenbahn zusenden.

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten führt nichts an einem Ausbau der Straßenbahn vorbei, weil sie gegenüber Bus und U-Bahn deutliche Vorteile hat. Trams können wesentlich mehr Menschen transportieren als Busse, die auf vielen wichtigen Strecken der Nachfrage hinterherfahren und immer wieder im Autostau steckenbleiben. Und anders als bei der U-Bahn ist es ohne weiteres möglich, eine neue Straßenbahnstrecke in relativ kurzer Zeit zu bauen, flexibler zu verlegen und Haltestellen fahrgastfreundlich in kürzeren Abständen zu planen. Zudem kosten Bau und Betrieb nur einen Bruchteil dessen, was bei der U-Bahn anfällt. Nachdem im ersten Vierteljahrhundert nach der Wiedervereinigung Berlins kaum neue Strecken gebaut wurden, plant der Berliner Senat nun wieder mit der Tram.

Das Bündnis Pro Straßenbahn begrüßt die Festlegung im 2RG-Koalitionsvertrag und die bereits angekündigten Strecken nach Moabit, Steglitz, Rudow, Blankenburg und zum Hermannplatz, sagt aber auch, dass das nur der Anfang sein kann. Langfristig muss die Straßenbahn den Bus auf allen großen Achsen ersetzen. Nur so wird die Luft sauberer und nur so kann die Bevölkerung der wachsenden Stadt klimaschonend und barrierefrei von A nach B befördert werden.

Immer wieder geistern Vorschläge für diverse U-Bahnverlängerungen durch die Öffentlichkeit, die auf den Netzplänen sinnvoll aussehen: U1 zum Adenauerplatz und in der anderen Richtung zum Ostkreuz, U3 zum Mexikoplatz, U6 nach TXL, U8 zum Märkischen Viertel, U7 zum Flughafen BER, U9 nach Pankow. Das Problem an diesen Ideen ist, dass sie völlig unrealistisch sind. Neue U-Bahnstrecken sind schlicht zu teuer und dauern im Bau viel zu lang. Das zeigt das einzige aktuelle Bauvorhaben, die U5-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor. Seit 2010 ist die 2,2 Kilometer kurze Strecke im Bau, die Kosten haben die Marke von einer halben Milliarde Euro längst überschritten, frühestens Ende 2020 werden hier die ersten Züge fahren. Zum Vergleich: Die 2,3 Kilometer lange Straßenbahnneubaustrecke zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof kostete gerade einmal 27 Millionen Euro. Das heißt allerdings nicht, dass nicht in das Verkehrsmittel U-Bahn investiert werden soll: Immer noch sind etliche Bahnhöfe nicht barrierefrei zu erreichen, es fehlen Rampen oder Fahrstühle. Zudem muss die Infrastruktur – vorrangig die Langsamfahrstrecken – saniert werden. Vor allem aber gilt es, mehr neue Züge zu beschaffen, damit die Takte entsprechend der gewachsenen Nachfrage verdichtet werden können.

U7-Süd (Rudow-Schönefeld)

Während der Flughafen Tegel trotz innerstädtischer Lage bisher nur mit BVG-Buslinien angebunden war, werden für den neuen Großflughafen in Schönefeld gleich drei Gleisanschlüsse gebaut. Neben dem bestehenden S- und Fernbahnhof soll ein Airport-Express vom Zentralbahnhof über die Dresdener Bahn den Flughafen in 20 Minuten erreichen. Bereits heute könnte die Kapazität auf der S-Bahnstrecke von Adlershof nach Schönefeld deutlich erhöht werden.

Zusätzlich soll nun die U7 von Rudow über das Neubaugebiet in Rudow-Süd und den Bahnhof Schönefeld zum Flughafen fahren. Das wäre aus Neuköllner Sicht sicher interessant, sollte aber auch bei der derzeitigen Haushalts- und Personallage nicht einmal in Erwägung gezogen werden. Zumal für den Bau die brandenburgische Gemeinde Schönefeld zuständig wäre. Sinnvoller wäre hier eine kleinräumigere Erschließung der Wohngebiete mit der Straßenbahn, ausgehend vom U-Bahnhof Rudow und in Anbindung an die Südtangente.

U8 Nord (Wittenau – Märkisches Zentrum)

Den Bewohnern des Märkischen Viertels wurde bereits vor 25 Jahren leichtfertig der U-Bahnanschluss versprochen. Und das zu jeder Abgeordnetenhauswahl aufs Neue. Bereits der Ausbau der U8 nördlich des U-Bahnhofs Osloer Straße war unnötige Geldverschwendung. Die U-Bahn erreicht jetzt den S-Bahnhof Wittenau (Nordbahn), von wo aus die Fahrgäste auch vorher schon mit der S-Bahn in die Innenstadt gelangen konnten. Das letzte Stück bis zum Märkischen Zentrum würde für die meisten Bewohner des Märkischen Viertels nichts am notwendigen Zubringerverkehr durch Busse ändern. Vorstellbar erscheint jedoch eine Straßenbahnverlängerung der Linie M1 von Rosenthal über den Wilhelmsruher Damm zum Kurt-Schumacher-Platz (U6) und Jungfernheide (U7, Ringbahn) in Kombination mit der Erschließung auch des nördlichen Bereichs des Märkischen Viertels rund um den Senftenberger Ring. In der Studie „Bahnübergang mit Straßenbahn“ von Gudrun Holtz wurde 2007 für den BUND dargestellt, dass eine ebenerdige Querung der Heidekrautbahn durch eine neue Straßenbahn möglich ist.

„Die gefundenen 13 Beispiele in Deutschland belegen, dass höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahn und Straßenbahn technisch und juristisch möglich sind. Der Berliner Fall ist sogar technisch vergleichsweise einfach, weil die Eisenbahnbahnstrecke eingleisig und nicht elektrifiziert ist und außerdem der Kreuzungswinkel im optimalen Bereich liegt.“

U6 Nord (Ausfädelung Richtung Flugfeld Tegel)

Die Trasse könnte zwar oberirdisch und (vermutlich) dadurch etwas preiswerter realisiert werden; die neu gewonnenen Fahrgäste können aber auf der innerstädtischem Abschnitt der U6 zwischen Leopoldplatz und Mehringdamm gar nicht mehr aufgenommen werden. Die maximale Kapazität ist dort bereits durch die Bahnsteigverlängerungen in den 90er Jahren erreicht worden. Der Preis einer Ausfädelung wäre eine schlechtere Bedienung des Abschnitts nach Alt-Tegel.

Dagegen könnte mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes – via Jungfernheide das neu bebaute Flugfeld mit dem Gewerbepark („The Urban Tech Republic“) und mehreren Wohngebieten deutlich besser erschlossen werden, so dass Fahrgäste aus allen nordöstlichen Bezirken das neue Stadtquartier erreichen würden. Ebenso kann auch die Expressbuslinie X21 vom Märkischen Viertel via Kurt-Schumacher-Platz nach Jungfernheide auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden und das neue Quartier mit erschließen.

U1/U7 West (Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld / Heerstraße)

Der U7-Bahnhof Rathaus Spandau wurde bereits für vier Gleise ausgebaut. Hier sollte nach alten Planungen die U7 mit der U2 verknüpft werden, die von Ruhleben bis ins Großwohngebiet am Falkenhagener Feld am westlichen Stadtrand verlängert werden sollte. Für die U7 war der neue Endpunkt an der Siedlung Heerstraße vorgesehen. Obwohl die Nachfrage dort schienenwürdig ist, ist die Verwirklichung dieser Pläne inzwischen völlig illusorisch.

Der Bezirk ist mit ca. 250.000 Einwohnern weitaus größer als manche Straßenbahnstadt (z. B. Potsdam), Dringlich ist die Neugestaltung des völlig überlasteten Busknotens am Rathaus Spandau. Für eine Übergangszeit ist ein Inselnetz für Spandau denkbar. Das Netz wäre später über die Heer- und Kantstraße sowie Spandauer Damm/Otto-Suhr-Allee mit dem Berliner Netz

verbunden. Dieser Vorschlag böte für Spandau die Chance, den überforderten Busverkehr gegen eine den Verkehrsmengen entsprechende Straßenbahn zu tauschen und zudem die größeren Wohngebiete im Falkenhagener Feld, an der Heerstraße und in der Wasserstadt adäquat und flächig zu erschließen.

Fazit

Für Neubaustrecken der U-Bahn gibt es in Berlin keine Notwendigkeit.. Den Vorrang im StEP Verkehr sollten die Wiederherstellung des S-Bahnnetzes sowie der Ausbau der Straßenbahn haben.

Wir bitten daher um die Übernahme unseres Zielnetzes 2050 für die langfristige Planung incl. FNP. Damit soll sichergestellt werden, dass auf allen Trassen, auf denen in den nächsten Jahren oder auch erst in den nächsten Jahrzehnten Straßenbahnen gebaut werden sollen, bei allen Planverfahren die Strecken freigehalten werden und bei Baumaßnahmen die Straßenbahn möglichst befördert und keinesfalls behindert wird.

Martin Schlegel (BUND LV Berlin)