V14 Straßenbahn-Neubau forcieren, U-Bahn-Planungen zurückstellen

Gremium:	LAG Mobilität
Beschlussdatum:	18.02.2020
Tagesordnungspunkt:	TOP 8 Verschiedenes
Status:	Zurückgezogen

In der Koalitionsvereinbarung des rot-rot-grünen Regierungsbündnisses wurde am 16. November 2016 beschlossen, eine Vielzahl von Straßenbahn-Neubaustrecken zu planen und umzusetzen (s.u.). Diese Beschlusslage allerdings zeigt bis heute keine sichtbaren Ergebnisse.

Die planerischen Kapazitäten müssen daher umgehend auf die Straßenbahn-Neubauvorhaben konzentriert und weitere Planungen für U-Bahn-Streckenverlängerungen zurückgestellt werden. Nur so kommen wir mit unseren Vorhaben auch ans Ziel.

Im Bestandsnetz ist zudem die Beschleunigung von Bus und Tram endlich anzugehen. Hier muss die Bevorrechtigung des Umweltverbunds vor Auto, z.B. an Ampeln und bei der Anlage eigener Fahrspuren, durch die VLB akzeptiert und mit größtmöglichem Einsatz umgesetztwerden.

Begründung

Seit 120 Jahren baut Berlin U-Bahn-Strecken, seit 1953 sogar verstärkt – zusammen mit der Abschaffung der Straßenbahn in Berlin-West mit dem Ziel der autogerechten Stadt. Nachdem die Innenstadt bereits in den 1980er Jahren mit U-Bahn-Tunneln ausreichend versorgt worden war, wurden auch neue U-Bahn-Tunnel auf Strecken gebaut, auf denen eine Straßenbahnstrecke ausgereicht hätte – das gilt selbst für die Verlängerung der U5.

Das rot-rot-grüne Regierungsbündnis hat beschlossen, die Verkehrswende einzuleiten, um die Weichen für einen menschengerechten, umwelt- und klimafreundlichen Verkehr zu stellen! Für diese ist es unabdingbar erforderlich, die Planungen auf den Wiederaufbau des Straßenbahnnetzes zu fokussieren und die U-Bahn-Planungen solange zurückzustellen.

In den letzten drei Jahren wurden die Straßenbahn-Planungen nicht mit dem nötigen Nachdruck durchgeführt. Bei keiner einzigen Strecke erfolgte bislang ein Baubeginn und es gibt lediglich einen einzigen Planfeststellungsbeschluss (Groß-Berliner Damm; vom 7.2.2020).

Im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr wurden sowohl Strecken-Planungen als auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für acht U-Bahnstrecken-Verlängerungen fertig gestellt. Die planerischen Kapazitäten für diese U-Bahn-Strecken fehlten für die Planungen der Straßenbahn.

Die U-Bahn-Planungen sind nun einschließlich ihrer Bewertungen in der Überarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr zu einem qualifizierten Abschluss gekommen. Somit sind weitere U-Bahn-Planungen auszusetzen, um endlich Straßenbahnstrecken-Neubau in den vom Koalitionsvertrag gesetzten Prioritäten umzusetzen.

Das Verkehrssystem Straßenbahn ist gut geeignet, Autofahrer zum Umsteigen in Öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Die Haltestellen sind ebenerdig schnell zu erreichen und sie selbst kann ein eigenes Gleisbett und eine Bevorrechtigung an Ampeln vorausgesetzt Geschwindigkeiten erreichen, die der U-Bahn nahe kommen.

Eine Fahrspur für Autos hat innerstädtisch eine Leistungsfähigkeit von ca. 800 Personen pro Stunde, während auf einem Straßenbahngleis in gleicher Zeit bis zu 10.000 Personen befördert werden können.

Ein Kilometer U-Bahn-Tunnel ist mehr als 10 mal so teuer wie 1 km Straßenbahn und benötigt bis zur Fertigstellung ein vielfaches an Zeit wie die einer Tram.

Anhang

„Koalitionsvereinbarung 2016-2021“

(vom 16. Nov. 2016)

„… Die Koalition will den Ausbau der Straßenbahn vorantreiben. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit wird sie innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Zielnetz für den Ausbau der Straßenbahn festlegen, dieses in den StEP-Verkehr einarbeiten und im Flächennutzungsplan verankern. …

Für die nächsten zehn Jahre soll die Priorität bei den Netzbereichen Innenstadt, Ersterschließung von Entwicklungsstandorten und Erschließung von Stadtgebieten außerhalb des Innenstadtrings mit Netzwirkung liegen. Die vier in der Planung befindlichen Strecken Trassenverlegung Ostkreuz, Verbindung Hauptbahnhof – U Turmstraße, S Schöneweide – Wista Adlershof (mit Realisierung eines Betriebshofes) werden mit dem Ziel der Inbetriebnahme in dieser Legislaturperiode weiterverfolgt, ebenso der Ausbau zum S-Bahnhof Mahlsdorf.

Für die folgenden Strecken wird die Koalition die Vorplanungen und Planfeststellungsverfahren sofort einleiten, sodass die bauliche Umsetzung innerhalb der Wahlperiode 2016 bis 2021 beginnen kann: Alexanderplatz – Kulturforum – Kleistpark – Rathaus Steglitz (M48 und M85); Turmstraße – Mierendorffplatz; S- + U-Bahnhof Warschauer Straße – Hermannplatz (unter Prüfung alternativer Routen zur Querung des Görlitzer Parks); Erschließung des Neubaugebiets Blankenburger Pflasterweg (Verlängerung M2 ab Heinersdorf) und die Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf – Weißensee. Die Planungen der mittelfristigen Maßnahmen: S-Bahnhof Schöneweide – Sonnenallee – Hermannplatz – Potsdamer Platz (M9/M41) und Potsdamer Platz – Wittenbergplatz/Zoologischer Garten; Mierendorffplatz – Jungfernheide – Entwicklungsgebiet Urban Tech Republic (Flughafen TXL); Pankow – Wollankstraße – Turmstraße (M 27) – Mierendorffplatz – Luisenplatz; (Alexanderplatz –) Spittelmarkt – Lindenstraße – Hallesches Tor – Mehringdamm (mit der M 2); Johannisthal – U-Bahnhof Zwickauer Damm werden in dieser Wahlperiode begonnen, sodass ein Baubeginn spätestens 2026 möglich ist. Für die Durchführung der konkreten Planverfahren für die Sofort-Maßnahmen und die mittelfristigen Maßnahmen sind die personellen Kapazitäten bereitzustellen.“

Neubauvorhaben von U-Bahn-Strecken sind in der Koalitionsvereinbarung nicht enthalten.