



NaturFreunde Berlin

Für eine neue Berliner Straßenbahn-Politik.





Impressum

Herausgeber:

NaturFreunde Berlin e.V., Paretzer Straße 7, 10713 Berlin

Mitglied im Bündnis „Pro Straßenbahn“

E-Mail: info@naturfreunde-berlin.de

Text: Antje Henning, Uwe Hirsch, Frank Goyke

Bildquellen: S1 - Uwe Hirsch, S2 - ANBerlin (flickr), S5 - Frank Goyke, S10 - Alper Çuğun (flickr), S16/17 - ANBerlin (flickr), S22 - Stefan Kellner (flickr)

Grafik: Michael Mallé

Weitere Info: www.naturfreunde-berlin.de



Liebe Straßenbahninteressierte,

mit dem Diskussionspapier „Für eine neue Berliner Straßenbahn-Politik“ legen die NaturFreunde Berlin ihre Position für einen schnellen Ausbau der Straßenbahninfrastruktur in Berlin vor.

Die NaturFreunde Berlin setzen sich für eine neue Verkehrspolitik in Berlin ein. Unsere langfristige Utopie ist die autofreie Innenstadt, in der sich Menschen ihre Straßen und Plätze zurückholen können. Die Straßenbahn kann hierfür die zentrale Infrastruktur liefern, die den Menschen in Berlin eine nachhaltige Mobilität ermöglicht und gleichzeitig den „Lebensraum Stadt“ aufwertet.

Mit dem vorgelegten Diskussionspapier wollen wir die Debatte für einen schnellen Ausbau der Straßenbahninfrastruktur in Berlin anregen und in der Stadt für eine intensive Diskussion werben.

Die NaturFreunde Berlin arbeiten im Bündnis „Pro Straßenbahn“ aktiv mit und wollen gemeinsam mit den anderen Verbänden den Druck auf die Berliner Politik deutlich erhöhen.

Wir wünschen allen viel Spaß und Anregung beim Lesen der Broschüre und freuen uns auf viele Anregungen.

NaturFreunde Berlin

Berlin war einst die Stadt der Straßenbahnen

Die Straßenbahngeschichte der größten deutschen Stadt beginnt am 22. Juni 1865 mit der Pferdebahnlinie zwischen Brandenburger Tor und Charlottenburg. Nach Versuchen mit Dampf als Antriebsmittel geriet bald die Elektrizität in den Blick der Verkehrsingenieure: 1879 präsentierte Werner Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Bahn der Welt. Und am 1. Mai 1896 war es dann soweit: Die ersten elektrischen Straßenbahnen verkehrten in Berlin. Damit hatte der Siegeszug eines Verkehrsmittels begonnen, das nicht nur bis heute – trotz politisch verursachter „Krisen“ – vielerorts in Betrieb ist und von den Fahrgästen geliebt wird, sondern dem auch eine große Zukunft bevorsteht.

Die am 1. Januar 1929 ins Leben gerufenen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) beförderten in ihrem Gründungsjahr fast 930 Mio. Fahrgäste, es gab 93 Linien, die auf Betriebsstrecken von insgesamt 634 km verkehrten. Der Zweite Weltkrieg führte auch zu erheblichen Zerstörungen beim Straßenbahnnetz, doch erfolgte in der Nachkriegszeit ein mehr oder weniger zügiger Wiederaufbau. Doch dann gab es in Westberlin eine radikale Änderung: Es erfolgte der Umbau zur autogerechten Stadt, eine ausgesprochen kurzsichtige Politik, deren Folgen heute eine schwere Bürde darstellen. Immerhin existierte im Westteil Berlins noch ein Straßenbahnnetz von ca. 250 km, das jedoch in den 1960er und 1970er Jahren nach und nach verschwand. Ganz anders im Osten Berlins, denn dort setzte man mit der Erschließung der Neubaugebiete sogar auf einen Ausbau der Straßenbahn. Daher sind heute in den östlichen Bezirken noch ca. 180 km Straßenbahnverbindungen vorhanden und bilden die wichtigste Grundlage des Öffentlichen Personennahverkehrs in diesen Stadtteilen.

Für Westberlin hingegen war am 2. Oktober 1967 das Ende da. Zum letzten Mal verkehrte eine Bahn der Linie 55 von Hakenfelde zum Bahnhof Zoo. Tausende Berliner*innen gaben ihr das letzte Geleit. In Westberlin war die Straßenbahn erst einmal für Jahrzehnte Historie und wehmütige Erinnerung.

Den Berliner*innen versprach man damals als Ersatz für die demonitierten Straßenbahnschienen den Bau von U-Bahnen. Bis heute sind jedoch im Vergleich zu den ehemals 250 Kilometern Straßenbahn lediglich 50 Kilometer U-Bahn zusätzlich gebaut worden. Damit ist im Westteil der Stadt nur 20 Prozent des Straßenbahnnetzes durch U-Bahnen ersetzt worden.



Die NaturFreunde Berlin wollen eine konsequente Umkehrung der Berliner Verkehrspolitik. Wir wollen, dass ein Schwerpunkt der Investitionen in Zukunft auf den Neubau von Straßenbahnen gelegt wird. Eine nachhaltige Verkehrspolitik sollte ökonomische, ökologische, stadtpolitisch und verkehrspolitisch sinnvolle Anforderungen zusammenbringen. Dies alles spricht für eine Forcierung des Baus neuer Straßenbahnlinien. Die Forderung nach weiterem Ausbau der U-Bahnlinien scheint nicht sinnvoll. Neue U-Bahnlinien sind zu teuer, und die Planung und der Bau neuer Strecken benötigt sehr viel Zeit. Zudem gehört der öffentliche Personennahverkehr in die Mitte des öffentlichen Raums, über Tage und nicht in den Untergrund.

***Lieber 60 km Straßenbahn als für
das gleiche Geld nur 5 km U-Bahn***

In Berlin werden rund 32% aller Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt, 27% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 40% mit dem Auto oder dem Motorrad. Der motorisierte Verkehr in der Berliner Innenstadt hat sich in den letzten Jahren noch deutlich verstärkt, mit ihm auch Lärm, Abgase, Stress und eine zunehmende Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer*innen. Gleichzeitig wurden am Potsdamer Platz, am Leipziger Platz, in der Friedrichstraße und am Alexanderplatz in mehreren Stockwerken Tiefgaragen mit über 10.000 Auto-Stellplätzen gebaut. Dadurch wird der Autoverkehr noch mehr als bisher direkt in die Innenstadt gezogen.

Wir wollen eine neue Verkehrspolitik. In ihrem Zentrum muss der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr als Massenverkehrsmittel für die Metropole Berlin stehen.

Straßenbahnen sind ein ideales innerstädtisches Verkehrsmittel. Sie können im Schrittempo durch Fußgängerzonen fahren, aber auch

in den Außenbezirken der Stadt mit hoher Geschwindigkeit weitere Strecken zurücklegen. Sie bieten den Vorteil kürzerer Haltestellenabstände und damit kurzer Wege für die Nutzer*innen. Auch müssen nicht die zum Teil langen Wege in und aus dem Untergrund gegangen werden, was die Gesamtfahrzeit für die Fahrgäste wesentlich verkürzt.

Die Investitionskosten der Straßenbahn betragen mit um die 10 Millionen Euro pro Kilometer inklusive Erschließungskosten lediglich ein Zwölftel der U-Bahn-Baukosten, die in Berlin in den letzten Jahren auf 120 Millionen Euro pro km gestiegen sind. Allein der Bau der U-Bahn vom Brandenburger Tor zum Hauptbahnhof (U55) kostete für ganze drei U-Bahn-Stationen 250 Millionen Euro. Mit dem gleichen Geld hätte man in Berlin über 40 Kilometer neue Straßenbahnlinien bauen können.

Darüber hinaus sind die Betriebskosten der Straßenbahn nur etwa halb so hoch wie die der U-Bahn oder die von mittel- bis stark frequentierten Buslinien. Mit einer Kapazität von 20.000 Personen pro Stunde hat die Straßenbahn auch eine mehr als zwanzigmal größere Kapazität als eine Autospur. Dort können pro Stunde nur etwa 800 Autos fahren.

Straßenbahnen müssen im bestehenden Straßenraum bevorrechtigt werden. Die grüne Welle für Autos muss der grünen Welle für die Straßenbahn weichen. In Berlin verbringt die Straßenbahn 20% ihrer Reisezeit vor roten Ampeln. Das muss sich ändern.

Straßenbahnen in Berlin

Die Berliner Straßenbahn ist eine der ältesten Straßenbahnen der Welt. Heute gibt es in Berlin, nach Melbourne und Sankt Petersburg, das drittgrößte Straßenbahnnetz der Welt – allerdings verdankt sich das fast ausschließlich dem Netz im Ostteil der Stadt. Das normal-spurige Netz hat eine Streckenlänge von 189,4 Kilometern. 2014 beförderte die Berliner Straßenbahn 181,1 Millionen Fahrgäste. Ihr Netzwerk besteht aus den folgenden 22 Linien:

- M1** Mitte, Am Kupfergraben ↔ Niederschönhausen, Schillerstraße / Rosenthal Nord
- M2** S + U-Bhf. Alexanderplatz / Dircksenstraße ↔ Am Steinberg - Heinersdorf
- M4** S-Bhf. Hackescher Markt ↔ Hohenschönhausen Zingster Straße / Falkenberg
- M5** S-Bhf. Hackescher Markt ↔ Hohenschönhausen Zingster Straße
- M6** (S-Bhf Hackescher Markt) Landsberger Allee / Petersburger Str. ↔ Riesaer Str.
- M8** (S-Bhf Nordbahnhof) Landsberger Allee / Petersburger Straße ↔ Ahrensfelde
- M10** S-Bhf. Nordbahnhof ↔ S + U-Bhf. Warschauer Straße
- 12** Mitte, Am Kupfergraben ↔ Weißensee, Pasedagplatz
- M13** Wedding, Virchow Klinikum ↔ S + U-Bhf. Warschauer Straße
- 16** S + U-Bhf. Frankfurter Allee ↔ Ahrensfelde
- M17** (Falkenberg) Gehrenseestraße ↔ S-Bhf. Schöneweide
- 18** S-Bhf. Springpfuhl ↔ Hellers Riesaer Straße
- 21** S + U-Bhf. Lichtenberg / Gudrunstraße ↔ S-Bhf. Schöneweide
- 27** Krankenhaus Köpenick ↔ Weißensee, Pasedagplatz
- 37** S + U-Bhf. Lichtenberg / Gudrunstraße ↔ S-Bhf. Schöneweide
- 50** (Wedding, Virchow Klinikum) Prenzlauer Berg, Björnsonstraße ↔ Französisch Buchholz Guyotstraße
- 60** Karl-Ziegler-Straße ↔ Friedrichshagen, Altes Wasserwerk
- 61** Karl-Ziegler-Straße ↔ Rahnsdorf, Waldschänke
- 62** Wendenschloss ↔ S-Bhf. Mahlsdorf
- 63** S-Bhf. Köpenick ↔ Mahlsdorf
- 67** Krankenhaus Köpenick ↔ S-Bhf. Schöneweide
- 68** S-Bhf. Köpenick ↔ Alt-Schmöckwitz



Warum neue Straßenbahnlinien?

■ Straßenbahnen sind „stets sichtbarer ÖPNV“. Das heißt, die Gleise sind als „Einladung“ im Straßenraum immer sichtbar und stellen zugleich ein Leitsystem zur nächsten Station dar¹.

■ Straßenbahnen erhöhen die Sicherheit im öffentlichen Raum, weil sie im Gegensatz zur U-Bahn *nicht unter Tage, sondern im Straßenraum* verlaufen. Im Unterschied zu Bussen sind sie außerdem – da *schienengebunden* – *dauerpräsent*. Beides vermag das Sicherheitsgefühl auch für ihre räumliche Umgebung zu erhöhen. Straßenbahnen beleben die Straßen oder Grünflächen, die sie durchkreuzen. Sie sind während der dunklen Stunden beleuchtet, die Fahrgäste sind erdnah und mit dem Blick von innen nach außen auf der Straßenebene unterwegs. Von der Mitte der Straße aus entsteht der beste Überblick. Fahrgäste im Dunkeln müssen zudem nicht in (U-Bahn-)Schächte steigen. Das ist sicherer für sie, und zugleich beleben sie den Straßenraum. Ein Win-Win-Effekt: Die Straßenbahn bringt mehr Sicherheit für den öffentlichen Raum und für die Fahrgäste.

■ Dass Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen ein ungleich attraktiveres Verkehrsmittel darstellen, beweisen die **Fahrgastzahlen**, die geradezu **explodieren**, sobald eine **Straßenbahnlinie eingeführt ist**². Straßenbahnen besitzen einen anderen Status und ein anderes Ansehen, sie werden öffentlich anders wahrgenommen und sind ernstzunehmende Konkurrenten für den Autoverkehr. Genauso wie

¹ Die Schienen stellen eine „Verheißung“ auf das Erscheinen der Bahn dar. Das Erscheinen eines Busses irgendwo zwischen Autos und Lastern im Straßenverkehr hat immer etwas Zufälliges und Geisterhaftes, nicht Verlässliches an sich. Jan Gypfel hat das in dem von ihm verfassten Vorwort „Schienen sind ein Versprechen“ zum Buch „Straßenbahn für ganz Berlin“ von Holger Orb und Thilo Schütz (Jaron Verlag, Berlin 2000) sehr treffend beschrieben.

² Vgl. Peter Naumann in Berliner Zeitung vom 4. April 2017, Seite 12: „... Wo immer Strecken in Betrieb gehen, lassen die Fahrgastzahlen die Vorhersagen hinter sich. Für die Trasse zum Hauptbahnhof wurden 20.000 Fahrgäste pro Tag vorhergesagt – tatsächlich sind es doppelt so viele ...“

der Autoverkehr in den 1960er Jahren die Straßenbahn in Berlins Westen verdrängt hat, ist die Straßenbahn auch das **städtebauliche Mittel**, nun wiederum **den Autoverkehr zurückzudrängen**.

■ **Straßenbahnen entschleunigen** den übrigen Verkehr und bremsen Autos aus.

■ **Straßenbahnen sind ein Instrument der Städteplanung.** Sie können als solches gezielt eingesetzt werden, um den öffentlichen Raum zu gestalten, und das sowohl in ästhetischer Hinsicht als auch um Ruhe, Ordnung und Verlässlichkeit in einen Straßenraum zu bringen, etwa indem sie auf einer begrünten Mitteltrasse verlaufen und damit einen grünen Raumteiler herstellen – anstatt beispielsweise des Anblicks von parkenden Autos. Obendrein können Straßenbahnlinien und ihre Haltepunkte verwendet werden, um Plätze zu schaffen oder zu gestalten.

■ **Straßenbahnen sind ein Zeichen der Rückeroberung des öffentlichen Raums für die Bürger*innen** und werden damit auch ein Träger der Stadtkultur. Bürger*innen, die sich in der Stadt fortbewegen, müssen nicht „in den Untergrund gehen“, sondern bewegen sich im Zentrum des öffentlichen Raumes. Straßenbahnen sind eine



sichtbare und dauerhafte Investition in das Gemeinwesen und seine Bürger*innen³. Mobilität wird damit nicht aus dem wahrnehmbaren öffentlichen Raum in den Untergrund gedrängt, sondern findet als integraler Bestandteil des Stadtraumes statt.

■ **Straßenbahnen gleiten dahin⁴.** Sie sind eine ruhige Form der Fortbewegung, ohne unruhiges, stresserzeugendes Ruckeln beim Anfahren oder Abbremsen. **Straßenbahnfahren macht also mehr Spaß, ist angenehmer, entspannter, schlicht attraktiver,** ganz im Gegensatz zum Stressor Autofahren⁵.

■ **Straßenbahnen können zu einer Alternative zum LKW bei der Güteranlieferung in der Innenstadt entwickelt werden. Dieselben Schienen** wären mit Anbindung an die Güterbahnhöfe **mehrfach nutzbar.**

■ **Straßenbahnen binden Wohngebiete an,** denn sie sind ein relativ geräuscharmes Verkehrsmittel und daher gut mit Wohngebieten kompatibel. Des Weiteren können sie Nebenstraßen gut erschließen und sind ideal, um auch stille Wohngebiete und kleine Straßen zu durchqueren und jede/n Einwohner*in der Stadt fast vor der Haustür abzuholen.

■ **Straßenbahnen können Grünflächen und Parks durchqueren,** ohne diese in ihrer Ästhetik⁶ und Funktion nachhaltig zu stören⁷.

³ nach Jan Gypfel, a.a.O.

⁴ nach Jan Gypfel, a.a.O.

⁵ Das Argument „Stress“ ist nicht zu unterschätzen. Stress macht krank und erzeugt Aggression. Stress senkt die Lebensqualität. Stress ist für die Gesellschaft teuer!

⁶ Der Begriff „Ästhetik“ sollte durchaus wieder hoffähig gemacht werden; vermutlich bereits durch die Bauhausbewegung wurde er verdrängt und gilt seither als unmö- dern; er spielt aber subjektiv eine nicht zu unterschätzende Rolle! Der Ästhetik sollte unbedingt wieder ein Wert beigemessen werden. Warum schließlich finden wir Straßen- bahnen und Eisenbahnen schöner als Busse ...? Warum finden wir Asphalt hässlich und Kopfsteinpflaster schön...? Warum wollen wir lieber im Altbauviertel wohnen als in Betonbauten mit Fensterlöchern statt Fenstereinfassungen?

⁷ Auf dieser Strecke verlieren Straßenbahnen dann allerdings ihre Funktion, den Auto- verkehr zurückzudrängen.

Unsere Ausgangspunkte

1. Straßenbahn als Hebel, den öffentlichen Raum zurückzuerobern

- Die Straßenbahnplanung darf nicht nur am festgestellten aktuellen ÖPNV-Bedarf und den ermittelten aktuellen Fahrgastzahlen ausgerichtet werden.
- Ziel einer nachhaltigen und ökologischen Straßenbahnplanung muss sein, Straßenbahnen auch dort zu realisieren, wo aktuell der Autoverkehr hoch ist. Mit der Umplanung des Verkehrsraumes für Straßenbahnen muss der Rückbau der autogerechten Stadt aktiv eingeleitet werden, z.B. im Südwesten Berlins.
- Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung muss die aktive Zurückdrängung des individuellen motorisierten Personenverkehrs sein. Gerade auch da, wo es aktuell noch keinen formulierten Bedarf an ÖPNV gibt, weil aufgrund der Verkehrsplanung der 1960er/1970er Jahre die autogerechte Stadt geschaffen wurde, muss der öffentliche Verkehr und hier insbesondere die Straßenbahn ausgebaut werden.
- Sobald die Straßenbahnen dort aber den öffentlichen Raum für den (fließenden & ruhenden!) PKW-Verkehr einengen⁸ und Autofahrer*innen erleben, wie sie von Straßenbahnnutzer*innen überholt werden, wird sich eine deutliche Verlagerung vom individuellen motorisierten Personenverkehr zum ÖPNV durchsetzen.
- Das Argument, dass es auf einer bestimmten Strecke derzeit eine nicht ausgelastete Buslinie gibt, ist kein Argument gegen eine neue Trassenvariante.
- Straßenbahnen sollten also auch dort geplant werden, wo es aktuell weit und breit keine Schienenanbindung, aber lange breite Straßen und zugleich Anwohner*innen gibt. Die NaturFreunde wollen dabei eine großflächige Erschließung aller Bereiche Berlins. Gerade in benachteiligten Wohnbereichen kann die Straßenbahn dazu beitragen, eine Aufwertung der Lebensqualität zu erreichen, und in den hochpreisigen Wohnlagen kann die Straßenbahn zu einer Demokratisierung des öffentlichen Raumes beitragen. Unser Ziel

⁸ Einschränkung des öffentlichen Raums für den individuellen Pkw-Verkehr: 1. Fahrspuren einkassieren (zu beachten allerdings, dass Rettungswagen noch passieren können müssen (ggf. Ausweichraum auf Bürgersteigen?); 2. Parkplätze rigoros einkassieren – Parkplätze überwiegend für Sonderbedarf wie Gewerbe, Handwerker, Soziales, Umzüge reservieren, analog zu den Behindertenparkplätzen; dies kann allerdings einhergehen mit einer Ausweitung des ÖPNV – sowohl in der Flächenabdeckung als auch in der Kapazität. Der aktuelle ÖPNV platzt bereits aus allen Nähten.

ist, durch den Ausbau der Straßenbahninfrastruktur den Weg zurück vom motorisierten Individualverkehr zum gemeinschaftlichen und Gemeinschaft stiftenden Schienenverkehr zu eröffnen.

2. Vernetzung von S-, U- und Straßenbahn: ÖPNV durch „lückenloses Schienennetz“

- Die Straßenbahn soll prioritär nicht parallel zu S- oder U-Bahn angelegt werden, sondern komplementär, das heißt dort, wo noch keine ÖPNV-Abdeckung durch S- und U-Bahn, sondern lediglich durch Busse erfolgt.
- Das Straßenbahnnetz ist als (Schienen-)Verknüpfungsnetz zu entwickeln, etwa durch Verknüpfung einer Ringbahnstation mit der Innenstadt⁹ oder durch die Verknüpfung von S- und U-Bahnstationen miteinander¹⁰ oder auch die Verbindung von Straßenbahntrassen auf den „weißen Flecken“ der S- und U-Landkarte¹¹.
- Unser Ziel ist eine flächendeckende ÖPNV-Versorgung durch den Schienenverkehr (Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn).

3. Straßenbahn als Ringbahn bzw. zur Quervernetzung

- Analog zur Tram M13 (Wisbyer/Bornholmer/Osloer Straße) und zur Tram M10 kann die Straßenbahn als Quervernetzung fungieren und somit einen oder mehrere weitere Ringe schaffen. Damit entsteht auch eine Quervernetzung zwischen U- und S-Bahnen, die die Stadt für einen lückenlosen ÖPNV erschließt.
- Nicht immer müssen Trambahnlinien in ihrem Gesamtverlauf betrachtet werden; sie können auch eine abschnittsweise Verknüpfung darstellen und einen breiteren Teil der Bevölkerung ans Schienennetz anbinden (siehe oben „lückenloses Schienennetz“). Das bedeutet, dass ein- und dieselbe Tramlinie auf ganz unterschiedlichen Abschnitten ganz unterschiedliche Funktionen erfüllen und evtl. auch nur jeweils für wenige Stationen genutzt werden kann.

⁹ Beispiel: S-Hohenzollerndamm, S-Halensee, S-Heerstraße, S-Messe Nord, S-Westend, S-Beusselstraße, S-Treptower Park und S-Sonnenallee haben noch keine Schienenanbindung in die Innenstadt.

¹⁰ z.B. Straßenbahn, welche die Ringbahnstation S-Hohenzollerndamm mit U-Fehrbel liner Platz und U-Konstanzer Straße verknüpft

¹¹ Wilmersdorf! Moabit! Reinickendorf! Steglitz-Zehlendorf! Teile von Charlottenburg und Neukölln.

4. Straßenbahn als Mittel zur Grünanbindung/ Anbindung an Naherholungsgebiete

Menschen haben ein Recht auf Erholung und Grünflächen. Um Freizeit in den „grünen Oasen“ in und um Berlin nachhaltig verbringen zu können, ist eine gute Erschließung durch den ÖPNV notwendig. Darüber hinaus ist es eminent wichtig, dass Kinder im Kontakt mit der Natur aufwachsen, und zwar sowohl für ihre kognitive als auch für ihre soziale Entwicklung ebenso wie für die Ausbildung eines Verständnisses für die Natur, das unabdingbar ist für den Antrieb, diese zu bewahren. Da Straßenbahnen zudem Natur und Grünanlagen nicht (zer)stören, weder in ästhetischer Hinsicht noch durch ihren Betrieb, sind sie ideal in diesem Sinne.

5. Straßenbahn zur Anbindung von Wohngebieten

- Ein enges, in die Wohngebiete reichendes Straßenbahnnetz ermöglicht die Abholung fast vor der eigenen Haustür.
- In verkehrsarmen Straßen kann die Straßenbahn auch auf der Fahrbahn und einspurig fahren.

6. Eigene Rasentrassen¹²

a. Eigene Rasentrassen haben – wo möglich – Priorität, weil

- sie nicht durch den Autoverkehr behindert werden und die Straßenbahnen somit schneller vorankommen,
- sie einen Mittelstreifen schaffen und damit in der Straße als Raumteiler fungieren; dieser erleichtert das Überqueren der Straße und schirmt vom Straßenverkehr der gegenüberliegenden Seite ab,
- sie Grün ins Straßenbild bringen und damit einen Miniaturgrünzug schaffen.

Grün entspannt das Auge und wirkt stress- und aggressionsabbauend, es ist daher gut für die Gesundheit. Grünflächen entsiegeln den Straßenraum und dienen damit u.a. der Regenwasseraufnahme und dem Grundwasserschutz, außerdem schaffen sie soziale Räume und holen die Natur zurück in die Stadt.

¹² Gelungenstes Beispiel: Tramlinien M13, 50 auf der Wisbyer, Bornholmer und See-straße; Tram verläuft inmitten eines breiten grünen Mittelstreifens, der links und rechts davon Platz für Fußgänger*innen und Jogger*innen lässt und anschließend noch für eine Mittelstreifenallee (beiderseits der Tram) mit großen Bäumen.

¹³ Wenn Parkbuchten in den Bürgersteigbereich verlegt werden, wird dieser zwar schmaler bzw. durch die Parkbuchten unterbrochen. Aber auf dem Mittelstreifen entsteht neuer Raum auch für Fußgänger*innen; der Straßenraum wird zum miteinander geteilten Raum.

b. Wenn irgend möglich, sollte eigenen Rasentrassen der Vorzug gegeben werden, indem

- zweite oder dritte Fahrspuren und Parkspuren abgeschafft werden,
- Mittelstreifenparkplätze in Rasentrassen umgewandelt werden,
- Quer- und Diagonalparken durch paralleles Parken ersetzt bzw. Parkspuren abgeschafft und einzelne Parkbuchten geschaffen werden¹³,
- zur Not die Straßenbahn streckenweise einspurig verkehrt¹⁴.

7. Kurze Takte

In Ballungszonen favorisieren wir Takte von maximal 5 Minuten, außerhalb der Ballungszonen von maximal 10 Minuten. Dies gilt auch dort, wo aktuell lediglich Busverkehr mit längerer Taktung eingerichtet ist.

- Längere Takte machen den ÖPNV unattraktiv. Je größer der Abstand zwischen den Abfahrtszeiten, desto weniger Fahrgäste: Eine Wartezeit von mehr als 10, beziehungsweise in Ballungszonen von mehr als 5 Minuten vermindert die Qualität des Angebots und seine Nutzung im städtischen Raum. Weniger Fahrgäste in besiedelten Gebieten bedeuten nicht automatisch, dass kein Bedarf besteht, sondern es bedeutet oft, dass ausgewichen wird vom ÖPNV auf PKW-Verkehr, weil es dem ÖPNV an Attraktivität fehlt. Das ist aber eine allseits unerwünschte Folge jeglicher Städteplanung.
- Der ÖPNV muss in Vorleistung treten: Zuerst muss ein attraktives Angebot eingerichtet werden. Dann werden die Fahrgäste folgen.¹⁵

8. Schnelligkeit vervielfältigt die Akzeptanz und wird erreicht durch

- Grüne Welle für die Straßenbahn, also durch eine bevorzugte Ampelschaltung,
- eigene Trassen (siehe Punkt „eigene Trassen“),
- kurze Takte (siehe Punkt „kurze Takte“),
- Waggons, die das Ein- und Aussteigen erleichtern (z.B. auch durch einen leeren Waggenteil ohne Sitze für Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad, Koffer – dieser Waggenteil befindet sich stets am selben Ort innerhalb der Straßenbahn, was an den Stationen auch markiert ist).

¹⁴ was auf Kosten der Schnelligkeit geht, allerdings in berechenbarer, ruhiger Weise, nicht in der unkalkulierbaren Weise, in welcher sich die Straßenbahn mit Autos im Stau die Straße teilen muss, parkende oder gestrandete Autos den Weg versperren etc.; solche Situationen erhöhen auch den Stress für die Fahrgäste; d.h.: einspuriger Verkehr auf eigener Rasentrasse ist stets besser als zweispuriger auf geteilter Trasse und birgt auch weiterhin die genannten Vorteile der Raumteilung (Querungshilfe und Abschottung).

¹⁵ Ein Bus im 20-Minuten-Takt wird so leer sein, dass es scheint, die Strecke werde nicht benötigt. Eine Straßenbahn im 10-Minuten-Takt auf derselben Strecke könnte ein komplett anderes Fahrgastverhalten zutage fördern!

NaturFreunde Berlin aktiv im Bündnis „Pro Straßenbahn“

Gemeinsam mit Umweltverbänden, Verkehrsverbänden und Parteien haben die NaturFreunde Berlin das **Bündnis „Pro Straßenbahn“** gegründet. Das Bündnis steht als Plattform für eine nachhaltige Mobilitätspolitik in Berlin.

Auszug aus der Pressemitteilung des Bündnisses vom 05.07. 2016:

„[...] Berlin wächst. In wenigen Jahren werden wir 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner haben. Deshalb brauchen wir dringend zukunftsweisende Lösungen, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden. Gleichzeitig ist der öffentliche Raum so zu gestalten, dass sich Lebensqualität und Mobilität nicht ausschließen. Das funktioniert aber nicht, wenn sich Autos Stoßstange an Stoßstange durch zugeparkte Straßen schieben, Busse nicht vorankommen und die Bewegungsfreiheit der Bürgerinnen und Bürger im öffentlichen Raum immer weiter eingeschränkt wird.

Notwendig ist daher der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Und zwar finanzierbar und stadtverträglich. Dafür ist die Straßenbahn bestens geeignet.

Straßenbahnen erleben zu Recht in vielen Städten der Welt seit Jahren eine Renaissance. Denn im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Busse) bietet die Straßenbahn bei Bau- und Betriebskosten, Instandhaltungsaufwand und Umweltverträglichkeit (elektromobil, barrierefrei) viele Vorteile. Planungs- und Bauzeiten liegen weit unter denen einer U-Bahn, und die Linienführungen sind flexibler planbar.

Mit eigenen begrünten Trassen, modernen Haltestellen, langen Fahrzeugen und hohem Beschleunigungsvermögen ist die Straßenbahn ein leistungsstarkes Verkehrsmittel, das bis an die Fahrgeschwindigkeiten der U-Bahn heranreicht. Mit einer Vorrangschaltung ist sie als schnelles und attraktives Verkehrsmittel im Straßenverkehr unschlagbar – in der Innenstadt ebenso wie in den Außenbezirken. Moderne Straßenbahnen sind leise. Sie fahren ruhiger und gleichmäßiger als Busse. Und es können erheblich mehr Fahrgäste befördert werden als mit Bussen.

Aus der Umstellung auf den Straßenbahnbetrieb und mit dem Anschluss der in Planung befindlichen neuen Stadtteile ergeben sich Netzvarianten mit Neubaustrecken im Umfang von rund 200 km.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes sichert somit eine bessere Mobilität für Berlin.

Straßenbahnen sind:

Barrierefrei, bequem und fahrgastfreundlich, schnell, leise, leistungsstark, sicher, umweltfreundlich, sehr wirtschaftlich, zuverlässig, attraktiv. Mit vergleichsweise geringen Baukosten bringen sie die Fahrgäste schnell ans Ziel, verbessern die Qualität des öffentlichen Raums und tragen mit dazu bei, lebenswerte Stadträume zu erhalten und zu schaffen. [...]“

Das Bündnis pro Straßenbahn hat – unter der Prämisse, dass die vier bereits in Planung befindlichen Strecken

1. S-Ostkreuz > Friedrichshain
2. S+U-Hauptbahnhof > U-Turmstraße
3. Zweigleisiger Ausbau zum S-Bahnhof Mahlsdorf (SL 62)
4. S-Schöneweide > Wista Adlershof (im Zusammenhang mit dem Bau eines Betriebshofes in diesem Gebiet)

ebenfalls verwirklicht werden, die folgenden weiteren Trassenvorschläge erarbeitet:

- als Sofortmaßnahmen:
 5. S+U-Alexanderplatz > S+U-Potsdamer Platz > U-Kleistpark > S+U-Rathaus Steglitz
 6. Turmstraße > Mierendorfplatz
 7. S+U Warschauer Straße > Hermannplatz
 8. (für den Fall, dass dieses Vorhaben verwirklicht wird :) Erschließung Neubaugebiet Blankenburger Pflasterweg (Verlängerung M2 ab Heinersdorf)
 9. weitere Neubaugebiete im Norden Pankows (Lückenschluss M1 und 50)
- als Mittelfristige Maßnahmen:
 10. S-Schöneweide > S-Sonnenallee > U-Hermannplatz > Potsdamer Platz > U-Wittenbergplatz > S+U Zoo
 11. U-Mierendorfplatz > S+U-Jungfernheide > Flughafen Tegel
 12. Pankow – S-Wollankstraße > U-Turmstraße > U-Mierendorfplatz > Luisenplatz
 13. (S+U-Alexanderplatz) > U Spittelmarkt > Lindenstraße > U-Hallesches Tor > U-Mehringdamm
 14. Johannisthal > U-Zwickauer Damm

Vorschläge der NaturFreunde Berlin für weitere Straßenbahntrassen

In Ergänzung zu den im Bündnis Pro Straßenbahn erarbeiteten sowie den in der Koalitionsvereinbarung 2016 für das Land Berlin (zwischen SPD, Partei Die Linke, B90/Grüne) projektierten künftigen Straßenbahntrassen schlagen wir die folgenden weiteren Straßenbahnlinien vor:

	Schwerpunkt	Verlauf	Verknüpfung S, U, Tram ¹⁶	Anmerkungen
1	S-Hohenzollerndamm/ Konstanzer Straße	Anfangspunkt: S-Grunewald Über: S-Hohenzollerndamm, Fehrbelliner Platz, Konstanzer Straße, Olivaer Platz, Beusselstraße Endpunkt: Saatwinkler Damm oder Tram13/50-Endhaltestelle „Virchow-Klinikum“ in der Seestraße	S-Grunewald S-Hohenzollerndamm U-Fehrbelliner Platz U7-Konstanzer Straße Künftige Tram Hbf > Turmstraße > Mierendorfplatz S-Beusselstraße Tram 13/50 „Virchow-klinikum“	Naherholungs-Anbindung von Nordwest-Wilmersdorf an den Grunewald; Aufwertung Fehrbelliner Platz (Behördenstandort! PKW-Reduktion! Südseite des Preußenparks); Verkehrsberuhigung & Entschleunigung der Konstanzer Str.; Brandenburgische Straße zwischen Fehrbelliner Platz Konstanzer Straße könnte für Autos gesperrt und dem Preußenpark zugeschlagen werden (Straßenbahn durchkreuzt dann den vergrößerten Preußenpark)
2	Tauentzien/ Kurfürstendamm	Anfangspunkt: U1-Kurfürstendamm Über: Tauentzien, Kurfürstendamm, Rathenauplatz Endpunkt: S-Grunewald	U-Wittenbergplatz U-Kurfürstendamm U1 Uhlandstraße S-Halensee S-Grunewald	Tauentzien und Kudamm werden wieder eine ästhetische Prachtmeile und nicht mehr ein El Dorado für Raser und Autorennen
3	Laubacher Straße/ Uhlandstraße	Anfangspunkt: S-Attilastraße Über: Steglitzer Damm, Albrechtstr., Rathaus Steglitz, Laubacher Straße, Uhlandstraße Endpunkt: Lützowplatz ¹⁷	S-Attilastraße (Kreuzung mit Tramvorschlag 6, siehe unten) S-Südende S+U Rathaus Steglitz U7 Blissestraße U3 Hohenzollerndamm U-Augsburger Straße	Außenring! Querverknüpfung S-Attilastraße, S-Südende, S+U Rathaus Steglitz Verkehrsberuhigung Blissestraße (siehe BI Wilmersdorfer Mitte) Schienenerschließung für Landwehrkanal

¹⁶ Ringbahnstationen, die dadurch eine Schienenanbindung in die Innenstadt erhalten, sind fett hervorgehoben.

¹⁷ oder Fortführung bis Anschluss an die projektierte Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz > Zoo.

	Schwerpunkt	Verlauf	Verknüpfung S, U, Tram ¹⁶	Anmerkungen
4	Otto-Suhr-Allee/ Spandauer Damm	Anfangspunkt: Spandauer Straße/ Karl-Liebknecht-Str. Über: Unter den Linden, Str. des 17. Juni; Ernst-Reuter-Pl.; Otto-Suhr-Allee, Spandauer Damm Endpunkt: U2 Ruhleben	U2, U5, U8 Alexanderplatz U7 Richard-Wagner-Pl. S-Westend U2 Ruhleben U5, U6 Unter den Linden (im Bau) Verknüpfung mit Vorschl. 5 am Großen Stern	Straßenbahn für Unter den Linden (Ästhetik!) ÖPNV-Anbindung an Schloss und Schlosspark Charlottenburg
5	Kantstraße/ Heerstraße	Anfangspunkt: Rathaus Pankow Über: Wollankstraße, Prinzenallee, Pankstraße, Rathenower Straße, Hofjägerallee, Budapester Straße, Kantstraße, Masurenallee, Heerstraße Endpunkt: S+U Spandau	S-Wollankstraße U8 Pankstraße S+U Wedding S+U Zoo/ U-Kurfürstendamm U7 Wilmersdorfer Str. S-Charlottenburg U2 Theodor-Heuss-Pl. S-Messe (Nord) S-Heerstraße S+U Spandau Verknüpfung mit Vorschl. 4 am Großen Stern	ÖPNV-Anbindung an Tiergarten, Fritz-Schloss-Park, Lietzensee, Mauergrünzug („Grünes Band Berlin“), Bürgerpark Verbesserung der ÖPNV-Versorgung in Moabit und Reinickendorf Reduzierung des enormen PKW-Aufkommens auf der Heerstraße
6	Teltowkanal	Anfangspunkt: S-Teltow-Stadt Über: Ruhlsdorfer Platz, Lichterfelder Allee, Kaiser-Wilhelmstr., Attilastr., Silbersteinstr., Dammweg, Puschkinallee, Schlesische Str., Köpenicker Str. Endpunkt: U-Heinrich-Heine-Straße	S-Teltow-Stadt S-Lichterfelde-Ost S-Attilastraße/ Kreuzung mit Tramvorschl. 2 (s.o.) U-Ullsteinstraße S+U Hermannpl. S+U Neukölln S-Köllnische Heide S-Plänterwald S-Treptower Park U-Schlesische Str. U-Heinrich-Heine-Straße	Aufwertung des Teltowkanals Verbesserung der Situation für Teltow, Lankwitz, Tempelhof, Neukölln, Treptow Schienenanbindung fürs Rathaus Treptow Anbindung an Plänterwald, Treptower Park und Schlesischen Busch Abschnitt in Kreuzberg evtl. bereits durch existierende Straßenbahnplanung abgedeckt
7	Mecklenburgische Straße/ Westfälische Straße/Clayallee	Anfangspunkt: Rathenauplatz Über: > Tramvorschlag 7: Mecklenburgische Str., Blissestr., Brandenburgische Str., Fehrbelliner Pl., Westfälische Str., S-Halensee, Rathenowpl., Hubertusallee, Roseneck, Clayallee > Tramvorschlag 7a (ergänzend): Hubertusallee, Roseneck, Clayallee Endpunkt (7 und 7a): U-Oskar-Helene-Heim	S-Halensee U-Fehrbelliner Pl. U7 Blissestraße S+U-Heidelberger Platz U-Oskar-Helene-Heim (Tramvorschlag 7a nur Oskar-Helene-Heim)	Anbindung des Umwelt- und Naturschutzamts Charlottenburg-Wilmersdorf (Mosse-Palais) und Schienendirektverknüpfung des Amts mit dem Straßen- und Grünflächenamt

Unsere Forderungen

Wir fordern:

- den zügigen und umweltschonenden Ausbau des Straßenbahnnetzes für ganz Berlin;
- die Umstellung stark genutzter Metrobuslinien auf den Straßenbahnbetrieb;
- die Aufnahme aller straßenbahnrelevanten Korridore in den Flächennutzungsplan (Trassenfreihaltung) und in den Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr);
- die sofortige Erarbeitung planfeststellungsreifer Straßenbahnprojekte;
- die frühzeitige Einbindung der Bezirke sowie der Bürgerinnen und Bürger;
- eine Priorisierung der ÖPNV-Investitionen bei der Straßenbahn;
- ein entsprechendes „Sonderprogramm zum Ausbau der Straßenbahn in der Hauptstadt Berlin“ zeitnah mit mindestens 80 Mio. Euro jährlich, an dem sich auch der Bund beteiligt und EU-Gelder einbezogen werden (Nicht abgerufene Gelder dürfen nicht umgewidmet, sondern sollen thesauriert – quasi „angespart“ – werden ausschließlich für Straßenbahnprojekte);
- die Verstärkung der personellen Ausstattung in den planenden und umsetzenden Verwaltungen;
- die bedarfsgerechte Ausbildung von entsprechenden Spezialisten durch die Stärkung der Masterstudiengänge „Planung und Betrieb im Verkehrswesen“ an der Technischen Universität Berlin (Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme) und „Urbane Infrastrukturplanung – Verkehr und Wasser“ an der Beuth Hochschule für Technik (ggf. auch durch Schaffung weiterer Dozenturen/Professuren);
- richtungsweisende Schritte für eine stadtverträgliche und fahrgastorientierte Mobilität der kommenden Jahrzehnte.

Koalitionsvertrag 2016 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der Partei DIE LINKE

Im Koalitionsvertrag der heutigen rot-rot-grünen Landesregierung wurde auch aufgrund der aktiven Arbeit der verschiedenen Verbände aus dem Bündnis „Pro Straßenbahn“ ein umfangreiches Kapitel zum Ausbau der Straßenbahnen aufgenommen:

„Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedarfsgerecht ausbauen

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, 42 dieses in den StEP-Verkehr einarbeiten und im Flächennutzungsplan verankern. Durch Verwaltungsrichtlinien oder Verordnungen wird die Koalition für die Landes- und Bezirksverwaltungen sicherstellen, dass bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, der Umgestaltung oder dem Neubau von Straßen sowie der Untersuchung von Brücken und deren Neu- oder Ersatzbau Trassenfreihaltungen vorgesehen und die Anforderungen durch einen Straßenbahnbetrieb berücksichtigt werden.

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.

Für die Bau- und Planungsleistungen zur Realisierung der fünf Sofortmaßnahmen und der fünf mittelfristigen Maßnahmen wird der jährliche Finanzbedarf in Höhe von 60 Mio. Euro von der Koalition für alle Haushaltsjahre ab dem Haushaltsjahr 2019 vorgesehen und mit einer Übertragbarkeit auf die folgenden Haushaltsjahre, zum Beispiel durch Auflage eines Fonds, ausgestattet. Es sind verschiedene Finanzierungsquellen und Fördermöglichkeiten vorhanden, sodass die Finanzierung lediglich zu ca. 50 % aus Landesmitteln erfolgen muss.

Die Beschaffung der für den Betrieb der neuen Strecken erforderlichen Straßenbahnfahrzeuge ist im jährlichen Budget von 60 Mio. Euro nicht enthalten. Eine auskömmliche Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung und des dauerhaft benötigten Fahrzeugparks wird im Rahmen des Fahrzeugpools sichergestellt.“

Die NaturFreunde begrüßen ausdrücklich, dass demnächst die Genehmigungsverfahren für insgesamt 5,8 Streckenkilometer beginnen sollen (Hauptbahnhof - U-Bahnhof Turmstraße; Tram-Anbindung Bahnhof Ostkreuz, Lückenschluss zwischen Wissenschaftsstadt Adlershof und Schöneeweide). Geplant ist eine Fertigstellung aller drei Abschnitte im Jahre 2020.

Kritisch sei dennoch angemerkt: Diese Position im Senatskonzept scheint das Ergebnis eines Minimalkonsenses zu sein und reicht bei weitem nicht aus; es fehlt noch ein der Größe der Zukunftsaufgaben gerade im diesem Bereich angemessenes Konzept. Außerdem ist Papier bekanntlich geduldig, und wenn erst einmal die »normative Kraft des

Faktischen« zu wirken beginnt, sind auch schnell die allbekannten Ausreden da, warum dieses und jenes nicht umgesetzt werden konnte.

Die NaturFreunde Berlin werden den Berliner Senat an der zügigen Umsetzung dieser im Koalitionsvertrag festgelegten Schritte messen und gemeinsam im Bündnis „Pro Straßenbahn“ Druck auf die Fraktionen im Abgeordnetenhaus ausüben. Aber wir wollen noch mehr. Dieses hier vorgelegte Straßenbahnkonzept verstehen wir als eine Einladung zur Debatte, auch zum sachgerechten Streit. Doch um etwas abschließend noch einmal zu wiederholen: Auch wenn wir die Straßenbahn lieben, geht es hier nicht um eine Liebhaberei, sondern um eine fundamentale Zukunftsaufgabe: die menschenwürdige und lebenswerte Stadt.

www.naturfreunde-berlin.de

