

BÜNDNIS PRO STRASSENBAHN:

Straßenbahn-Neubaustrecken entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz planen und bauen!

Das Bündnis Pro Straßenbahn setzt sich für einen schnelleren Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes in hoher Qualität ein. Die Straßenbahn soll einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende von der autogerechten, umweltschädlichen zur menschengerechten, umweltschonenden Stadt leisten, so wie es im Berliner Mobilitätsgesetz verankert ist.

Die laufenden und noch aufzunehmenden Planungen für Neubaustrecken sind darauf auszurichten, dass die Straßenbahn ohne Behinderung fahren kann und schnell vorankommt (wesentlich schneller als heute der Bus) und dass die Fahrgäste die Haltestellen mit direkten, kurzen und barrierefreien Zugangswegen erreichen. Dazu braucht die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper und freie Fahrt bei Annäherung an Kreuzungspunkte. Die Straßenbahngleise sind entweder als Rasengleis auszubilden oder für eine gemeinsame Nutzung mit Linienbussen herzurichten.

Neue Straßenbahnstrecken sind Anlass, den Straßenraum entsprechend dem Anteil und Bedarf der Fortbewegungsarten neu aufzuteilen, also mehr Platz für zu Fuß gehende, verweilende und Rad fahrende Menschen zu schaffen und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch Grünflächen, Sitzgelegenheiten und dergleichen zu erhöhen. In städtischen Geschäftsstraßen mit sehr hohem Anteil an Geschäften, Gastronomie oder Kleingewerbe sind zusätzliche Anforderungen zu berücksichtigen: Freiraum für die Kunden der Geschäfte und die Interessenten an den Auslagen, Platz für Außengastronomie und für Kleinstfahrzeuge der Zulieferer, sichere Querungen der Straße in kurzen Abständen. Wenn die Flächen für Fuß-, Rad- und Straßenbahnverkehr, Bäume, Rasen und die vorgenannten Nutzungen aufgeteilt sind, kann der verbleibende Platz für Autospuren verwendet werden, nicht umgekehrt.

Planung für M10 West nachbessern!

Bei der vorliegenden Planung der **Neubaustrecke Turmstraße—Bahnhof Jungfernheide (M10 West)** wurden diese Ziele ungenügend umgesetzt. Obwohl die meisten Straßen etwa 33 m breit sind, wurden überwiegend Gemeinschaftsspuren mit dem Autoverkehr geplant, so dass sich die

Straßenbahn bei mangelhafter Umsetzung der Pulkführung hinter den Autos anstellen muss und im Autostau stehen wird. Diese Form von „Pulkführerschaft“ führt dazu, dass die Straßenbahn selbst bei flüssigem Autoverkehr immer erst anhalten und den ersten Pulk der Autos vorbeifahren lassen muss, bevor sie sich an die Spitze des zweiten Pulks setzen kann.

Deshalb sind Gemeinschaftsspuren nur dann einzurichten, wenn dies trotz Ausschöpfung aller anderen Möglichkeiten nicht vermieden werden kann – und dann auch nur auf kurzen Teilstrecken. In diesem Fall sind durch geeignete Maßnahmen die parallel fahrenden oder abbiegenden Autos rechtzeitig zurückzuhalten, damit die Straßenbahn den Pulk anführen kann, ohne dass sie aufgehalten wird. Dies ist verbindlich und unumkehrbar festzuschreiben.

Das richtige Ziel, Baumbestand und Grünstreifen möglichst zu erhalten, führt bei gleichzeitigem Bestreben, dem fahrenden und stehenden Autoverkehr weiterhin viel Platz und Vorfahrt zu lassen, dazu, dass keine Fläche mehr für eigene Straßenbahngleise bleibt. Die „Einrichtung von Lieferzonen“ zwischen den Bäumen darf nicht als Vorwand für weiterhin zahlreiche frei nutzbare Autostellplätze missbraucht werden.

Wir nennen nur andeutungsweise einige Möglichkeiten, die Planung der M10 West zu verbessern: Durchgangsverkehr baulich verhindern, Abtrennung der Straßenbahngleise durch Bordsteine oder mindestens durch Markierungen bei Wahrung der Querungsmöglichkeiten, Einbahnstraßen, weniger oder gar keine Abbiegespuren, Liefer- und Ladezonen in den Seitenstraßen, versenkbare Poller vor Zufahrten und Parktaschen, Haltestellen als überfahrbare Kaps.

Wir erwarten, dass in den nächsten Planungsphasen für die M10 West alle noch bestehenden Möglichkeiten ausgereizt werden, die Straßenbahn und die berührten Straßen und Plätze attraktiv, zukunftsfähig und mobilitätsgesetzkonform zu planen und zu bauen.

Gerade in hochgenutzten Geschäftsstraßen wie der Turmstraße entscheidet eine gute Planung maßgeblich über die Akzeptanz des weiteren Ausbaus der Straßenbahn in Berlin. Die nächsten Neubaustrecken müssen künftig von vornherein so geplant werden, dass die Straßenbahn ein Erfolg für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen wird und die Stadtentwicklung positiv beeinflusst.

Christfried Tschepe

Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.

S-Bahnhof Lichtenberg

Weitlingstraße 22

10317 Berlin

im Auftrag des

BÜNDNIS PRO STRASSENBAHN – prostrassenbahn-berlin.de

- **ACE Auto Club Europa e.V., Kreis Berlin**
- **Bündnis 90/Die Grünen Berlin**
- **Deutscher Bahnkunden-Verband e.V., Regionalverband Berlin**
- **Berlin 21 e.V.**
- **Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V., Region Berlin-Brandenburg**
- **BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Berlin e.V.**
- **Changing Cities Berlin**
- **DIE LINKE Landesverband Berlin**
- **Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin**
- **FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr**
- **Grünzüge für Berlin**
- **Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.**
- **NaturFreunde Deutschlands e.V., Landesverband Berlin**
- **PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.**
- **VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e.V.**
- **VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Ost**
- **ver.di**