

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Keine Verzögerungen beim Straßenbahn-Ausbau – Neubau des Straßenbahnnetzes vorantreiben

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Berlin braucht dringend mehr Straßenbahn-Neubau und keine Verzögerungen durch langwierige Überprüfungen bereits fortgeschrittener Planungen, wie sie jüngst seitens der Verkehrsverwaltung angekündigt wurden. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist eine der tragenden Säulen, um das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Berlin noch attraktiver zu machen und mehr Fahrgäste dafür zu gewinnen. Dem Aus- und Neubau von Straßenbahnstrecken muss deshalb weiterhin hohe Priorität eingeräumt werden.

Für derzeit elf Strecken läuft die Planung. Die Strecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße (Verlängerung der M 10) wird in Kürze eröffnet, sodass das Berliner Straßenbahnnetz um etwas mehr als zwei Kilometer wächst. Für rund 22 Kilometer Straßenbahn-Neubaustrecke war bisher die Einleitung bzw. der Abschluss der Planfeststellungsverfahren bis Ende 2026 angestrebt. Bei weiteren Strecken sollte die Planung fortgesetzt oder neu aufgenommen werden.

Damit diese Planungsziele erreicht werden können, müssen auf allen Ebenen die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planungsprozessen und Planfeststellungsverfahren ausgeschöpft werden. Die angekündigten Überprüfungen von bereits fest im Nahverkehrsplan verankerten Straßenbahnstrecken sind weder verkehrsfachlich sinnvoll noch effizient oder wirtschaftlich und daher im Sinne schneller Planungsfortschritte zu unterlassen.

Der Senat wird aufgefordert,

- die im Nahverkehrsplan verankerten neuen Straßenbahnstrecken beschleunigt zu planen und umzusetzen. Dabei soll die Anbindung des Ostkreuzes noch in dieser Legislaturperiode in Betrieb gehen. Für den Aus- und Neubau der Strecken Mahlsdorf, Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturform, Turmstraße – Jungfernheide, Warschauer Straße – Hermannplatz, Pankow – Heinersdorf – Weißensee, Blankenburger Süden, Jungfernheide – Urban Tech Republic – Schumacher Quartier ist die Planung so zu forcieren, dass noch vor 2026 die Planfeststellungsverfahren begonnen werden können;
- für das Netz Spandau I (Rathaus Spandau – Gartenfeld – Urban Tech Republic mit Stichstrecken Paulsternstraße und Daumstraße) und die Strecken Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz sowie Johannisthal – Johannisthaler Chaussee die Planungen voranzutreiben, so dass ab Mitte der 2020er-Jahre die Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden können;
- für das Netz Spandau II (Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld; Rathaus Spandau – Heerstraße Nord) und die Strecken Spittelmarkt – Mehringdamm, Warschauer Straße – Ostbahnhof, Potsdamer Platz – Zoologischer Garten, Straßenbahn Rathaus Pankow – Wollankstraße – Prinzenstraße – Osloer Straße die Planung zu starten;
- die neuzubauenden Straßenbahnen in der Regel in einem eigenen Gleisbett zu führen;
- ein Zielnetz für den Ausbau der Straßenbahn bis 2050 auf Grundlage des vom Bündnis Pro Straßenbahn vorgestellten Zielnetzes festzulegen und dieses im Nahverkehrsplan, im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) und im Flächennutzungsplan (FNP) zu verankern;
- die Planungen im Straßenbahnnetz für den Lückenschluss Mahlsdorf – Hellersdorf und die Trasse Marzahn – Hohenschönhausen (Wuhletalstraße) aufzunehmen;
- zur Erreichung eines zügigen Planungsfortschritts alle rechtlichen wie verwaltungsinternen Möglichkeiten auszuschöpfen und auf diese Weise die Planungsprozesse und vor allem die Planfeststellungsverfahren für die vorgenannten Straßenbahnvorhaben zu verkürzen;
- alle bereits bewilligten Personalstellen zur Planung von Straßenbahnvorhaben umgehend zu besetzen und nach Möglichkeit weiter zu verstärken sowie
- die Chancen zur integrierten Verkehrsplanung und gesamthaften Umgestaltung von Straßen zu nutzen. Im Zuge der ohnehin anstehenden Bauarbeiten für die Straßenbahn sind zugleich attraktive und sichere Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, mehr Bäume, Grün und eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes insgesamt zu planen und umzusetzen. Die dafür nötigen Finanzierungen sind sicherzustellen und ggf. erforderliche Planverfahren parallel zur Planfeststellung der Straßenbahn durchzuführen.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30. Januar 2024 zu berichten.

Begründung

Berlin verfügt über ein leistungsfähiges Schnellbahnnetz. Abseits der S- und U-Bahn-Strecken weist das Angebot des öffentlichen Verkehrs jedoch Defizite auf. Zahlreiche innerstädtische Korridore vor allem im Westteil der Stadt werden lediglich von Metrobuslinien bedient. Dabei liegt die Reisegeschwindigkeit dieser Buslinien unter denen der innerstädtischen Straßenbahnlinien mit besonderem Bahnkörper.

Durch die Umstellung von Bus- auf Straßenbahnbetrieb lassen sich daher signifikante Qualitätsverbesserungen des ÖPNV-Angebots auf stark nachgefragten Verkehrskorridoren erzielen. Zudem kann dadurch ein weiterer Fahrgast-Zuwachs generiert werden, wie der Ausbau des Straßenbahnnetzes in anderen deutschen und europäischen Städten zeigt. Bei einem hohen Streckenanteil mit eigenem bzw. besonderem Bahnkörper lässt sich der Betrieb einer Straßenbahnlinie unabhängig von den Störungen des motorisierten Individualverkehrs organisieren.

Gegenüber dem Bus besticht die Straßenbahn durch Effizienzvorteile und den höheren Komfort. Insbesondere für Senior*innen als auch für Frauen* ist die Straßenbahn ein bevorzugtes Verkehrsmittel, da die subjektive Sicherheit als besonders hoch eingeschätzt wird. Die Straßenbahn als urbanes Verkehrsmittel ist dafür prädestiniert, vergleichsweise schnell neue Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen und die Verkehrswende im Stadtraum sichtbar zu machen.

Die von der Verkehrsverwaltung angekündigten Überprüfungen von Straßenbahnneubaustrecken bedeuten eine Verzögerung weit fortgeschrittener Planungen, die längst umfassend auf ihre Wirkungen untersucht wurden. Somit ist mit den Überprüfungen kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn verbunden.

Die Verankerung integrierter Planungen bei Straßenbahnstrecken ist dringend erforderlich, da die Chance zur umfassenden Umgestaltung von Straßenräumen genutzt werden sollte. Eine Straße, die ohnehin für eine Straßenbahn umgebaut wird, sollte nicht kurze Zeit später erneut zur Baustelle werden, wenn dann Rad- oder Fußwege gebaut oder verbessert werden. Ein integrierter Ansatz spart somit Kosten und doppelten Bauaufwand und reduziert zeitweise Beeinträchtigungen insbesondere für Anwohnende.

Berlin, den 5. September 2023

Jarasch Graf Hassepaß
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen