
Dringlicher Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kein Tramstopp für Berlin – Straßenbahnplanungen in der Leipziger Straße, in Mahlsdorf, zum Hermannplatz und im Blankenburger Süden vorantreiben

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die seit vielen Jahren laufenden und durch umfangreiche Untersuchungen untermauerten Straßenbahnplanungen für die Verbindungen vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz, von der Warschauer Straße zum Hermannplatz, die Verkehrslösung Mahlsdorf und die Straßenbahn zum Blankenburger Süden mit Priorität weiterzuführen und alle Beschleunigungspotentiale der Planungen auszuschöpfen. Eine zeitraubende abermalige Überprüfung der Planungen ist zugunsten schneller Verbesserungen des Berliner ÖPNV-Angebots zu unterlassen.

Zugleich wird der Senat aufgefordert, bei den Entscheidungen über Straßenbahnverbindungen und deren Streckenführung fachlich fundierte Einschätzungen und Untersuchungen zugrunde zu legen, aktuelle Verkehrszahlen und -prognosen anzusetzen und die Sinnhaftigkeit der dringend erforderlichen Angebotsverbesserungen nicht durch veraltete Verkehrszahlen zu torpedieren.

Begründung

Die erst kurzfristig am Freitag, 13.10.2023, öffentlich bekannt gewordene Suche nach alternativen Trassenführungen für die Straßenbahnstrecke vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz ist ein heftiger Rückschlag für das Ziel, die Straßenbahn in Berlin auszubauen und damit den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Bereits bei der Grundlagenuntersuchung wurden alle in Frage kommenden Streckenverläufe untersucht und mit der Führung der Tram durch die Leipziger Straße die am besten geeignete Route ausgewählt. Es liegen umfangreiche Untersuchungen und Verkehrsprognosen vor, die die Vorteile der Straßenbahn bestätigen.

Auch für die Strecken zum Blankenburger Süden, für Mahlsdorf und von der Warschauer Straße zum Hermannplatz liegen alle Untersuchungen längst vor. Die Tram ist einerseits als das am besten geeignete Verkehrsmittel für diese Strecken bewertet worden, andererseits wurden auch die ausgewählten Routen als am vorteilhaftesten eingeschätzt. Alle genannten Straßenbahnlinien haben ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis und sind somit auch durch Bundesmittel förderfähig.

Diese Erkenntnisse gilt es nun umzusetzen und nicht durch fadenscheinige Begründungen, die laut Medienberichten auch von der Fachebene der Senatsverwaltung als falsch eingestuft werden, zu unterlaufen. Das Agieren der Senatorin mit veralteten Zahlen aus dem Jahr 2009 bezüglich der Verkehrsstärken in der Leipziger Straße erweckt den Eindruck, dass es nicht um die beste Lösung für die Berlinerinnen und Berliner geht, sondern darum, aus politisch-ideologischen Gründen bestimmte, der CDU unliebsame Straßenbahnvorhaben gezielt zu untergraben.

Insgesamt bedeuten die von Senatorin Schreiner angekündigten erneuten Überprüfungen von Straßenbahnneubaustrecken eine Verzögerung weit fortgeschrittener Planungen, die längst von der Verkehrsverwaltung umfassend auf ihre Wirkungen untersucht wurden. Somit ist mit einer abermaligen Überprüfung kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn verbunden. Im Gegenteil, die Wiederholung der bereits erfolgten Untersuchungen werfen die Planungen um Jahre zurück und verhindern schnelle Verbesserungen für die Menschen, die auf attraktive ÖPNV-Verbindungen angewiesen sind.

Von der fachlichen Seite ist klar, dass eine schnelle Erweiterung der Schieneninfrastruktur nur mit der Straßenbahn möglich ist. Tramstrecken sind nicht nur preiswerter als Tunnelanlagen, sie lassen sich auch schneller verwirklichen.

Gegenüber dem Bus besticht die Straßenbahn durch Effizienzvorteile und den höheren Komfort. 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.

Insbesondere für Senior*innen ist die Straßenbahn ein bevorzugtes Verkehrsmittel, da die subjektive Sicherheit als besonders hoch eingeschätzt wird und Barrierefreiheit einfacher umgesetzt werden kann. Ein Argument, das in einer alternden Gesellschaft unbedingt berücksichtigt werden sollte. Die Straßenbahn als urbanes Verkehrsmittel ist dafür prädestiniert, vergleichsweise schnell neue Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen und damit sowohl die Anbindung von Quartieren als auch den Klimaschutz in der Stadt aktiv zu fördern.

Berlin, den 17. Oktober 2023

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