

BÜNDNIS Pro Straßenbahn

ErstunterzeichnerInnen:

ACE Kreis Berlin, Bündnis 90/Die Grünen Berlin, Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. - Regionalverband Berlin, Berlin 21 e.V., BFBahnen Bezirk Berlin-Brandenburg, BUND Berlin, DIE LINKE.Landesverband Berlin, Fachausschuss Mobilität SPD Berlin, Fuß e.V., Berliner Fahrgastverband IGEB e.V., NaturFreunde Berlin, Piratenfraktion Berlin, VCD-Nordost e.V., VDV Ost, VIV e.V.

Straßenbahn für ganz Berlin

Das **Bündnis Pro Straßenbahn** steht als Plattform für eine nachhaltige Mobilitätspolitik in Berlin.

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;
- die Verstärkung der personellen Ausstattung in den planenden und umsetzenden Verwaltungen;
- richtungsweisende Schritte für eine stadtverträgliche und fahrgastorientierte Mobilität der kommenden Jahrzehnte.

1

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.

GÄNGIGE VORURTEILE ÜBER STRASSENBAHNEN

Falsch	Richtig
LAUT	Straßenbahnen sind moderne, sehr leise Verkehrsmittel. Das Quietschen in den Kurven gehört bei modernen Fahrzeigen längst der Vergangenheit an. Bei Stillstand entstehen sogar 0 Dezibel im Gegensatz zum Bus oder PKW.
SCHMUTZIG	Straßenbahnen sind umweltfreundlich. Sie verschmutzen die Luft nicht. Ihr elektrischer Antrieb erzeugt keine Abgase.
LANGSAM	Straßenbahnen haben eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als Busse. Und sie haben eine sehr hohe Beschleunigung. Beschleunigungsmaßnahmen können durch die straßenbahneigene Infrastruktur effizienter als bei Bussen organisiert werden. Außerdem ist der Fahrgastwechsel durch mehr Türen und den Wegfall des alleinigen Vorneeinstiegs deutlich schneller.
NICHT LEISTUNGSFÄHIG	Zwei Kurzzüge à 30 Meter können drei Gelenkbusse ersetzen. Ein Langzug à 40 Meter kann zwei Gelenkbusse ersetzen und hat fast so viele Sitzplätze wie ein U-Bahn-Kurzzug der Baureihe HK.
TEUER	Die Baukosten für die Straßenbahn liegen pro Kilometer 85 – 90 % niedriger als bei U-Bahnen. Bau-, Betriebs- und Personalkosten bieten gegenüber Bussen auf Hauptlinien deutliche wirtschaftliche Vorteile. Deutliche Einsparungen bei verbessertem Angebot ermöglichen einen hochwirtschaftlichen Betrieb.
GEFÄHRLICH	Die Unfallzahlen mit Straßenbahnen sind unterdurchschnittlich im Vergleich zum sonstigen Straßenverkehr.
HÄSSLICH	Rasengleise werten Straßenräume optisch auf und sind gut für das Stadtklima. Elegante Straßenbahnwagen verbessern das Stadtbild. Oberleitungen quer über die Straßen müssen nicht mehr sein.

Zusammenfassung der Vorteile von Straßenbahnen

Attraktivität, Lebensqualität, vielseitige Stadttraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung von Wohnquartieren, neue Urbanität • weniger Autofahrten, weniger Lärm, geringere Luftverschmutzung • attraktive Stadtraumgestaltung durch Rasengleise • flexible Haltestellengestaltung gemäß örtlichen Gegebenheiten • Haltestellen im Straßenraum gut erkennbar, stiften Identität • Straßenbahnstrecken sind schmaler als Busspuren, straßenunabhängige Trassen (autofreie Zonen, Plätze, Parks) sind möglich
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen, sperrigem Gepäck, für RadfahrerInnen • Niederflurtechnik (behinderten-, seniorInnen- und kindergerecht) serienmäßig bei Fahrzeugen und Haltestellen, • Keine Treppen, Aufzüge oder Rolltreppen
geringe Baukosten	<ul style="list-style-type: none"> • seriös kalkulierbare und erwiesene Baukosten von nur 10 - 15 % im Vergleich zur U-Bahn • Der Bau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke kostet ca. 10 Mio. Euro pro km. Das entspricht den Kosten von 100 m U-Bahn • Die Straßenbahn hat eine viel höhere Wirkung und ist wesentlich wirtschaftlicher
bequemer und fahrgastfreundlicher Zugang	<ul style="list-style-type: none"> • bequeme Einstiege an allen Türen mittels barrierefreier Haltestellen(-kaps) • schnell erreichbare Haltestellen, quasi fußläufig vor der „Haustür“ • geräumige Fahrzeuge, weniger überfüllte Fahrzeuge • ruhiges Fahrverhalten: kein Ruckeln, kein Schaukeln oder Wippen • angenehmeres Fahrverhalten in Kurven und an Haltestellen
Geschwindigkeit und kurze Reisezeiten	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Beschleunigung und Geschwindigkeit bis 80 km/h • kürzere Fahrzeiten als bei Bussen • Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Niveau der Kleinprofil-U-Bahn
Umweltfreundlich	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnen sind sehr leise • Nullemission bei Stillstand (null Dezibel) • elektrischer Antrieb erzeugt keine Abgase in den Straßen
Leistungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • eine Straßenbahn kann 3 bis 5 Busse ersetzen • bedarfsgerechte Zugbildung bei gleichbleibendem Personalaufwand • Anpassung an neue Bedarfe besser machbar als bei U-Bahnen • dichter Takt, flexibler und wirtschaftlicher Betrieb
mehr Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • spurgeführt, erhöhte die Aufmerksamkeit beim MIV • keine unkontrollierten „Angsträume“ wie bei der U- und S-Bahn auf Tunnelbahnhöfen, dunklen Gängen, Unterführungen und Zugängen
Hohe Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • kein Unterhalt von Tunnelbahnhöfen mit Aufzügen und Rolltreppen (die Kosten für eine Rolltreppe betragen rund 25.000 Euro pro Jahr) • weniger Kosten für Signaltechnik und Sicherheitstechnik, Beleuchtung, Sicherheitspersonal und Reinigung, günstige Betriebs- und Personalkosten • Umstellung bringt Fahrgastzuwächse im zweistelligen Prozentbereich bei gleicher Streckenführung und Takt
Zuverlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit • hohe Fahrplansicherheit und stabiler Takt • Straßenbahnen sind insbesondere im Winter besonders zuverlässig