

VCD Nordost zur Beteiligungsveranstaltung am 12.05.2022  
Zum aktuellen Stand der Tram-Planung nach Spandau  
(Stand: 27.5.)

Allgemein:

- Der VCD fordert, die Strecke Hauptbahnhof – Spandau von vorneherein als Ganzes zu betrachten und dementsprechend sofort mit der **Trassenplanung für eine Tram Rathaus Spandau <> TXL/UTR <> Jungfernheide** zu beginnen. Damit darf und muss nicht gewartet werden, bis der Tram-Ausbau vom Osten in Jungfernheide bzw. Tegel angekommen ist, denn dann würden noch Jahre ungenutzt verstreichen.
- Die Strecke als Ganzes zu planen und auch umzusetzen ist die Voraussetzung und das Kernstück, um sowohl Spandau als auch Reinickendorf für die Tram zu erschließen und davon ausgehend das Netz weiter auszubauen. Die Diskussion um ein „Inselnetz“ würde obsolet.
- Der Betriebshof „Berlin TXL – The Urban Tech Republic“ muss mindestens so groß dimensioniert werden, dass er für den gemäß Zielnetz geplanten Tramausbau im gesamten Nord-West-Raum ausreicht.
- Für eine konfliktfreie Fahrt und attraktive Reisezeiten sollte möglichst durchgängig ein eigener Gleiskörper geplant werden, möglichst auf Rasengleis. Es ist ernsthaft zu prüfen, ob an engen Straßenabschnitten Kfz-Verkehr gänzlich anders geführt werden kann, zumal er in den nächsten 10, 20 Jahren ohnehin deutlich abnehmen wird. Wo nötig kann für Rettungsdienste und kommunale Versorgungsdienste (Müllabfuhr), ggf. auch für Anlieger, auf das Rasengleis verzichtet und der besondere Gleiskörper auf Asphalt gelegt werden, damit Stellplätze sowie Liefer- und Ladezonen erreicht werden können.

Abschnitt A:

- Der VCD befürwortet die Variante A1, um bei ähnlicher Erschließungswirkung eine möglichst kurze Reisezeit auf der Gesamtstrecke zu erreichen.
- Dies schließt ein die Abkürzung über die Goltzstraße, um enge Kurven sowie Konflikte am Knoten Streitstraße/Rauchstraße/Cautiusstraße zu vermeiden. Kfz-Verkehr sollte in der Goltzstraße dann nur noch für Anlieger zulässig sein und Durchgangsverkehr physisch verhindert werden, z.B. durch eine Diagonalsperre an der Chamissostraße.
- Insbesondere an der Endhaltestelle Rathaus Spandau sollte auf Umsteigefreundlichkeit zur U-Bahn und zum Bahnhof Spandau geachtet werden. Dafür ist ein fußverkehrsfreundliches barrierefreies Umfeld mit kurzen Wegen zu schaffen. Die Seegfelder Straße sollte dafür bis Galenstraße (keine Anwohner!) für Kfz geschlossen werden, ebenso der Stabholzgarten.

### Abschnitt B:

- Der VCD befürwortet die Variante B2, um bei ähnlicher Erschließungswirkung eine möglichst kurze Reisezeit auf der Gesamtstrecke zu erreichen.
- Die Tramplanung sollte insbesondere in diesem Abschnitt mit der Planung für die Radschnellverbindung RSV2 abgestimmt werden. Um eine Überlastung der Rhenaniastraße mit möglichen negativen Auswirkungen auf die angrenzenden Biotop-Verbundgebiete zu vermeiden und eine Entflechtung der Vorrangnetze gemäß Mobilitätsgesetz zu erreichen, sollte vor dem Hintergrund der Tramplanung erneut geprüft werden, ob es nicht doch besser vertretbar ist, die RSV2 über die vorhandene Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Hohenzollernkanal direkt zur Rauchbrücke zu führen. Da die allermeisten Radfahrenden den geplanten deutlichen Umweg über Haselhorst voraussichtlich ohnehin nicht fahren werden, macht es auch naturschutzfachlich Sinn, den vorhandenen Radweg von vorneherein bedarfsgerecht um wenige Meter zu verbreitern, um Schädigungen an den angrenzenden Schutzgebieten zu vermeiden.

### Abschnitt C:

- Der VCD lehnt die Variante C1 ab, um einen attraktiven Umstieg mit kurzen Wegen am S-Bahnhof Gartenfeld zu ermöglichen und um starke Belastungen während der Bauzeit insbesondere an der Tegeler Brücke zu vermeiden.
- Das Kriterium für die Auswahl zwischen den verbleibenden Varianten, also im Kern an welcher Stelle die Tram den Hohenzollernkanal quert, sollte vor allem die Erschließungswirkung sein: Auf welcher Seite des Kanals an welcher Stelle die Besiedlungsdichte höher ist bzw. planbar sein wird, sodass möglichst viele Menschen erreicht werden. Unsere Vermutung ist, dass dies unter Berücksichtigung der Bebauung am Saatwinkler Damm mit den Varianten C3 oder C4 am besten erreicht wird, das müsste aber genauer untersucht werden.
- Weiteres Kriterium wäre die Reisezeit, wobei wir vermuten dass sich diese zwischen allen Varianten im Abschnitt C nicht wirklich unterscheidet.

### Abschnitt D:

- Es ist unklar, wie diese kurze Stummelstrecke sinnvoll in ein Betriebskonzept eingebunden werden soll. Jedenfalls bis eine Verlängerung nach Norden zum U-Bhf Alt-Tegel mit geplant wird.
- Bis dahin ist die Umsetzung dieses Stummels deutlich nachrangig gegenüber der Umsetzung der Gesamtstrecke Spandau – Hauptbahnhof.

### Im übrigen gilt:

Die Strecke Spandau – Hauptbahnhof einschließlich einer großzügigen zukunftsgerichteten Dimensionierung des Betriebshofes an der UTR muss als Ganzes betrachtet, geplant und umgesetzt werden, um den gesamten Nordwestraum für die Tram als umwelt- und klimafreundliches, barrierearmes, menschengerechtes Verkehrsmittel zu erschließen.