

Berlin, 28.11.2018

## **Straßenbahn S+U-Bhf Warschauer Straße – U-Bhf Hermannplatz**

Herzlichen Dank für die gelungene Veranstaltung am 15. Nov.! Das Format bot hervorragende Möglichkeiten sowohl sich zu informieren als auch sich einbringen.

Spannend fanden wir insbesondere den zweimaligen Hinweis von Herrn Reupke, dass bei der Ermittlung der Vorzugsvariante auch die Wirkungen auf den Umweltverbund als Ganzes berücksichtigt werden sollen. Leider wurde nicht vollständig klar, ob und wenn ja in welcher Weise dies auch konkret in ein formalisiertes Bewertungsverfahren einfließen kann. Insofern möchten wir insbesondere auch zu diesem Aspekt Hinweise geben.

Auf den beispielhaft dargestellten idealtypischen Straßenquerschnitten für verschiedene Straßenbreiten war bspw. jeweils eine eigene Radverkehrsanlage neben der Tramtrasse vorgesehen, andererseits aber Straßenbäume immer nur noch auf einer Seite. Aus unserer Sicht wäre es für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes besser, eine leistungsfähige Radverkehrsanlage eher durch eine Parallelstraße zu führen und dafür mehr Straßenbäume zu erhalten. So gesehen sind die vorgeschlagenen Varianten auch darauf zu prüfen, inwieweit sie alternativ zu einer Tramtrasse auch als Fahrradtrasse geeignet sind. Ebenso sind jeweils die positiven und negativen Wirkungen auf den Fußverkehr zu prüfen einschließlich der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltepunkte.

Auch sehen wir Verbindungen zur Initiative für einen möglicherweise künftig autofreien Wrangelkiez, der in besonderer Weise einen gut zugänglichen ÖPNV bräuchte.

Die Tram-Verbindung von der Warschauer Straße zum Hermannplatz besticht insbesondere dadurch, dass sie gegenüber motorisiertem Verkehr, der den Görlitzer Park weiträumig umfahren muss, einen deutlichen Streckenvorteil bietet. Konsequenterweise sollte dies möglichst vollständig auf eigener Trasse geschehen, um diesen Vorteil voll auszuspielen.

Wir stimmen überein, dass die Varianten 1, 6 und 7 eigentlich ausscheiden. Gegenüber einer direkten Verbindung sind diese Strecken rund doppelt so lang mit entsprechend negativen Wirkungen auf den Betriebsaufwand (notwendige Fahrzeuge und Fahrpersonal) und insbesondere die Fahrzeit. Der Streckenvorteil wird nicht nur aufgegeben, sondern ins Gegenteil verkehrt.

Ähnlich kritisch sehen wir Variante 2. Sie verläuft auf rund der Hälfte der Strecke direkt neben der U-Bahn und nimmt dann den Weg, den ortskundiger MIV bereits heute nimmt. Ein Streckenvorteil ist kaum gegeben. Die unumgänglichen Konflikte mit motorisiertem Verkehr würde die Fahrzeit weiter verlangsamen.

Naheliegender wäre insbesondere die Variante 4, da sie den direkten Weg nimmt und damit den Streckenvorteil am besten ausspielt. Dies allerdings nur, wenn sie auf ganzer Länge in beiden Richtungen auf eigener Trasse geführt werden kann. Die Trennung der Richtungen durch gegenläufige Einbahnstraßen lehnen wir ab.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

Diese Trasse hat den Vorteil, dass sie den Wrangelkiez mittig durchquert, so dass sie von allen Seiten am besten fußläufig erreichbar wäre. Gleichzeitig wäre sie allerdings auch die bevorzugte Trasse für eine Radverkehrsverbindung.

Hochspannend finden wir Variante 3. Zwar fährt auch sie teilweise, aber kürzer, auf der Skalitzer Straße mit den erwähnten Nachteilen. Dies geschieht aber ohne enge Kurven, der Streckenvorteil bleibt weitestgehend erhalten und auch das große Oberstufenzentrum Skalitzer/ Ecke Wrangelstraße könnte durch eine eigenen Haltestelle angebunden werden. Ein weiterer Vorteil liegt in der Überquerung des Landwehrkanals: Soweit für dessen Querung an jeder Stelle ein Brücken-Neubau für notwendig erachtet wird, entfällt hier der dafür notwendige Abriss mit allen begleitenden Beeinträchtigungen (für Anwohner und Verkehr) und im Ergebnis gibt es eine Brücke mehr.

Für den Fußverkehr wäre eine solche Brücke vorteilhaft, da der größere Einzelhandel am Maybachufer/Ecke Liberdastraße damit auch von der anderen Kanalseite ohne Umwege erreichbar würde. Für den Fahrradverkehr stünde mit dieser Variante die direkte Verbindung Falckenstein-Glogauer-Pannierstraße weiter zur Verfügung.

Auch der Eingriff in den Görlitzer Park wäre vermutlich geringer als bei Variante 4, da nur Teile des Verkehrsgartens verlegt werden müßten.

Variante 5 käme ins Spiel, wenn aus welchen Gründen auch immer eine Durchquerung des Görlitzer Parks verworfen wird. Hier wäre dann noch am ehesten eine eigene Trasse mit möglichst wenig Konflikten mit motorisiertem Verkehr möglich. Über vorhandene Brücken wäre diese Trasse zu Fuß und mit Fahrrad auch aus dem Alt-Treptower Kiez erreichbar.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich ein für ein positives Miteinander aller Verkehrsarten, eine ökologische Verkehrswende und Mobilität für Menschen. Schwerpunkte sind dabei die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) und mehr Verkehrssicherheit gerade auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

vcd-nordost.de  
vcd.org

Rückfragen an:

Heiner v. Marschall, Landesvorsitzender      0174-465 6523  
heiner.v.marschall@vcd-nordost.de

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de  
Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS  
Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.