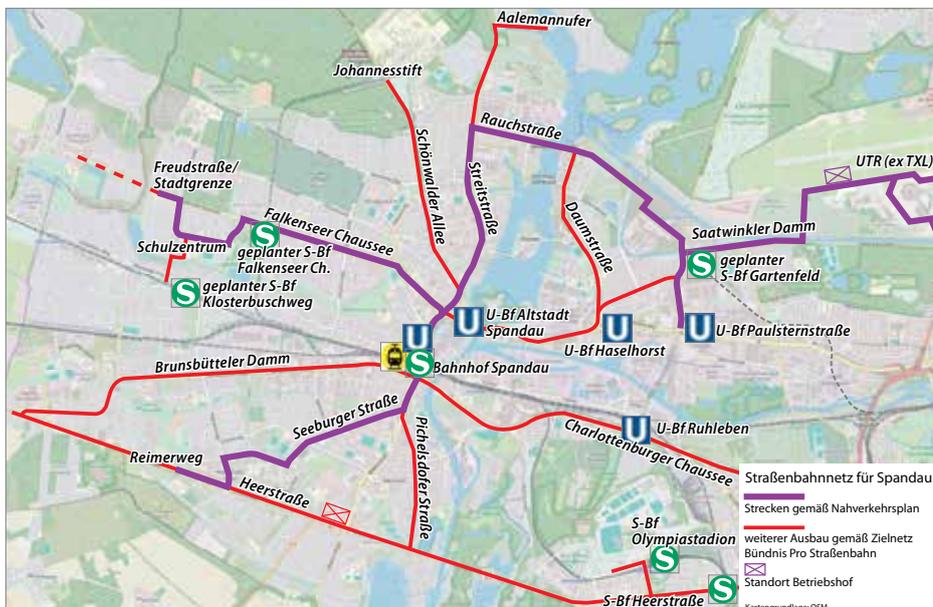


## Spandau hat Besseres verdient als nicht umsetzbare Ideen

### Straßenbahn ist die Verkehrslösung für den Bezirk

Das Bündnis Pro Straßenbahn fordert die politisch Verantwortlichen in Berlin unverzüglich zu konkreten Planungen und Umsetzungsschritten für ein Straßenbahnnetz in Spandau auf – auch als eigenständige Insellösung.



Zunächst sind die vom Senat mit dem Nahverkehrsplan bereits beschlossenen Strecken zu realisieren (violett). Die Strecke Falkenseer Chaussee—Bahnhof Spandau—Seeburger Straße—Reimerweg wird heute schon von den hoch nachgefragten Buslinien M 37 und 137 bedient. Das violette Netz ist rund 20 Kilometer lang und mit 300 bis 400 Millionen Euro preiswerter und schneller zu realisieren als jeweils alleine die Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 vom Rathaus Spandau zur Heerstraße (ca. 4,3 km) oder die S-Bahn unter der Havel hindurch nach Hakenfelde (ca. 3,5 km), die beide jeweils mindestens doppelt so viel kosten. Danach lässt sich das Netz um die rot eingezeichneten Strecken ergänzen, die Bestandteil des vom Bündnis Pro Straßenbahn 2024 vorgelegten Zielnetzes 2050 sind. Damit wäre Spandau flächendeckend erschlossen.

Kartenhintergrund: OSM, Eintragungen BPS

Spandau kann sich mit rund 247 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ohne weiteres mit Großstädten wie Braunschweig, Augsburg oder Halle vergleichen. Diese haben allerdings das, was Spandau seit vielen Jahren fehlt: ein bestens funktionierendes Straßenbahnsystem. Die „Großstadt“ Spandau jedoch muss sich nach wie vor mit einem überlasteten Bussystem begnügen. Dieses Angebot ist für die Fahrgäste unattraktiv. Und es stößt betrieblich längst an seine Grenzen.

Anstelle eines attraktiven Nahverkehrsangebots werden die Spandauerinnen und Spandauer seit Jahrzehnten mit leeren Versprechen und völlig unrealistischen Ideen abgespeist: Mal sind es einzelne U-Bahn-Linien, mal ist es für die S-Bahn ein Tunnel unter der Havel, dann sind es O-Busse oder zuletzt plötzlich Doppelgelenkbusse. Immer wieder werden neue Ideen durch den Bezirk getrieben. Am Ende passiert nichts!

### Benötigt wird jedoch ein Angebot, das allen in Spandau nützt:

Die Straßenbahn stellt als Verkehrsmittel zwischen Bus und U-Bahn genau die erforderliche Kapazität bereit und ermöglicht einen effizienten Betrieb. Zugleich bietet sie den Fahrgästen ein attraktives Angebot:

- Eine Straßenbahn kann dreimal so viel Menschen transportieren wie ein Bus.
- Es gibt mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäck.
- Der stufenfreie Einstieg sorgt für Barrierefreiheit.
- Die ruhige Fahrweise auf Schienen ist angenehmer und komfortabler als im Bus. Und sie gibt älteren Menschen mehr Sicherheit, weil gefährliche Stürze im Fahrzeug eher verhindert werden.
- Kurze Haltestellenabstände sowie die direkte Präsenz in Wohnvierteln und Geschäftsstraßen machen die Straßenbahn zu einem idealen Verkehrsmittel auch für kurze Wege – der örtliche Einzelhandel

und Dienstleistungen werden damit unterstützt.

- Im Betrieb ist die Straßenbahn energie- und ressourcenschonender selbst als E-Busse, da sie ohne Batterien auskommt.
- Im Bau ist die Straßenbahn zehnmals günstiger, zudem klimaschonender und viel schneller realisierbar als die U-Bahn. Abgesehen von den wesentlich günstigeren Betriebs- und Unterhaltskosten.

Die Straßenbahn ist für Spandau bereits zum jetzigen Zeitpunkt unverzichtbar. Jedes weitere Warten bedeutet einen Verlust an Mobilitäts-, Wohn- und Lebensqualität.

Und Spandau wächst weiter. Gemeinsam mit dem Bau neuer Wohnquartiere muss gute Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner von Anfang an sichergestellt werden.

Das Bündnis Pro Straßenbahn fordert den Berliner Senat und den Bezirk Spandau deshalb auf, die bestehenden Freihaltetrassen im neuen Quartier Gartenfeld und in der Wasserstadt auf jeden Fall für den baldmöglichsten Bau der Straßenbahn zu nutzen, statt immer nur „nein, nein, nein“ zu sagen zu allen Bemühungen, in den Neubauquartieren zeitnah einen attraktiven Nahverkehr anzubieten.

Entsprechend dem Nahverkehrsplan des Landes Berlin ist ausgehend von Gartenfeld und vom neuen Betriebshof auf dem ehemaligen Flughafen Tegel ohne weiteren Verzug ein Inselnetz für Spandau zu entwickeln, das auch die Großsiedlungen Falkenhagener Feld und Heerstraße-Nord sowie die Neubauquartiere in Staaken und Hakenfelde an das Spandauer Stadtzentrum und Richtung Berlin anbindet.

Es ist Zeit, endlich zu handeln!

Link zum Zielnetz:  
[prostrassenbahn-berlin.de/zielnetz-2050-erschieden/](http://prostrassenbahn-berlin.de/zielnetz-2050-erschieden/)

### Bündnis Pro Straßenbahn

ACE Auto Club Europa e.V., Kreis Berlin  
• AG Verkehr des Moabiter Ratschlags e.V.  
• Bündnis 90/Die Grünen Berlin  
• Deutscher Bahnkunden-Verband e.V., Regionalverband Berlin  
• Berlin 21 e.V.  
• Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V., Region Berlin-Brandenburg  
• BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Berlin e.V.  
• Changing Cities Berlin  
• Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus von Berlin  
• Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin  
• FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr  
• Grünzüge für Berlin  
• Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.  
• NaturFreunde Deutschlands e.V., Landesverband Berlin  
• PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.  
• VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e.V.  
• VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Ost  
• ver.di



*Links: Der Altstädter Ring vor dem Rathaus Spandau und am Fern-, Regio- und S-Bahnhof Spandau hat mit seinen 10 Fahrstreifen einen autobahnähnlichen Charakter. 19 Buslinien verteilen sich hier auf 10 Halteplätze. Unter der Straße liegt der U7-Bahnhof Rathaus Spandau. Hier an der Altstadt wäre auch der zentrale Spandauer Straßenbahnknoten.* Fotos (5): Florian Müller

*Rechts: Die Ost-West-Straße Brunsbütteler Damm wird von der stark frequentierten Buslinie M 32 bedient. Mehrere Industrie- und Wohnquartiere befinden sich entlang der Straße.*



*Links: Nach Norden verläuft der Straßenzug Niederneuendorfer Allee / Streitstraße, an der das Gründerzeitquartier Spandau-Neustadt mit dichter Mietshausstruktur liegt. Die Buslinien fahren hier am Maximum der Taktung und stecken oft im Autostau.*

*Rechts: Die Großsiedlung Heerstraße Nord aus den 1970er Jahren wird von mehreren Metrobuslinien und weiteren dichtgetakteten Buslinien angebunden. Hierhin will der Senat die U7 verlängern.*



*Links: Die Falkenseer Chaussee ist die Haupterschließungsachse für die Großsiedlung Falkenhagener Feld, die ebenso mit mehreren (Metro)-Buslinien angebunden ist. Am westlichen Ende befindet sich auch ein umfangreiches Schulzentrum sowie direkt an der Stadtgrenze das große Waldkrankenhaus. Als die Siedlung in den 1960er Jahren errichtet wurde, lockte der Senat die neuen Bewohner mit der Aussicht auf eine U-Bahn-Linie unter der Falkenseer Chaussee an den Stadtrand.*