

KONTAKT

Fritz R. Viertel | VCD Brandenburg
Lindenstraße 34 (Haus der Natur) | 14467 Potsdam
fritz.viertel@vcd-brandenburg.de | 0152 – 26 12 24 67



Mobilität für Menschen
in Brandenburg.

Mehr Straßenbahn wagen!

Ein Diskussionsbeitrag zur Nahverkehrsplanung des
Landkreises Oder-Spree

Hintergrund

Der Landkreis Oder-Spree verfügt zur Gewährleistung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des § 3 Absatz 3 des Gesetzes über den ÖPNV im Land Brandenburg insbesondere über ein differenziertes Angebot im Busverkehr. Dieses wird derzeit von der Busverkehr Oder-Spree GmbH auf Grundlage eines Verkehrsvertrages aus dem Jahr 2017 erbracht.

Darüber hinaus existieren im Landkreis zwei Straßenbahnlinien. Die Tramlinie 87 verkehrt auf einer 5,6 Kilometer langen Strecke zwischen dem S-Bahnhof Berlin-Rahnsdorf und der Endhaltestelle Woltersdorf-Schleuse. Sie wird von der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH betrieben. Die Tramlinie 88 umfasst eine 14,1 Kilometer lange Strecke zwischen dem S-Bahnhof Berlin-Friedrichshagen über Schöneiche bei Berlin bis zur Endhaltestelle Alt-Rüdersdorf. Betrieben wird die Linie von der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH.

Auf Grund eines Beschlusses des Kreistages hat die Kreisverwaltung eine Arbeitsgruppe zur ländlichen Entwicklung ins Leben gerufen. Darin wirken neben Mitarbeiter*innen der Kreisverwaltung und Kreistagsabgeordneten auch Vertreter*innen der regionalen Zivilgesellschaft mit. Die Unterarbeitsgruppe 1 befasst sich unter anderem mit der zukünftigen Mobilität und der Ausgestaltung des ÖPNV.

Vorteile der Straßenbahn ernst nehmen

Trotz der Existenz zweier Tramlinien spielt die Straßenbahn in der kreislichen Nahverkehrsplanung bisher eine untergeordnete Rolle. Zwar scheint die Fortsetzung des Betriebs auf den bestehenden Linien Konsens zu sein, darüber hinaus jedoch wird der ÖPNV im Landkreis ausschließlich auf Basis des Busverkehrs gedacht. Das sollte sich ändern!

Auch wenn Überlandstraßenbahnen teilweise anderen Voraussetzungen unterliegen als im Stadtverkehr, kommen ihre wichtigsten Vorteile im Vergleich zum Busverkehr auch hier zum Tragen:

- „Schienen-Bonus“ – Bei der Umstellung von Bus auf Straßenbahn nutzen mehr Fahrgäste den ÖPNV auf diesen Strecken. Die Tram bringt viele Autofahrer*innen, die bisher den ÖPNV gemieden haben, zum Umsteigen. Vorteile für die Fahrgäste sind unter anderem mehr Komfort und Platz als im Bus.
- Umweltfreundlichkeit – Straßenbahnen sind umweltfreundlich. Sie verschmutzen die Luft vor Ort nicht. Ihr elektrischer Antrieb erzeugt keine Abgase und der Strom kann aus regenerativen Quellen erzeugt werden.
- Schnelligkeit – Straßenbahnen haben eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als Busse. Wenn sie auf eigener Trasse verkehren, fahren sie an jedem Stau vorbei. Mit Vorrangschaltungen an Ampeln und Bahnübergängen können Geschwindigkeitsverluste minimiert werden. Überlandstraßenbahnen können so auch längere Strecken mit wenigen Haltestellen in kurzer Zeit zurücklegen.

Oft werden höhere Kosten als Generalargument gegen die Straßenbahn ins Feld geführt. Doch bei einer ehrlichen Gegenüberstellung relativiert sich dieser Eindruck. Zwar kosten Busse bei der Neubeschaffung weniger als Straßenbahnen. Während ihre Lebensdauer bei 8 bis 10 Jahren liegt, können Straßenbahnen hingegen 30 Jahre oder länger eingesetzt werden. Ähnlich sieht es bei der Infrastruktur aus: Während Busse einer Straße so viel Schaden zufügen wie 50.000 bis 100.000 PKW und damit ihren Sanierungsbedarf immens erhöhen, halten Straßenbahngleise auf gerader Strecke zuverlässig bis zu 40 Jahre.

Potenziale für Straßenbahnausbau im Landkreis Oder-Spree

Da der Aufbau ganz neuer Straßenbahnbetriebe – etwa für den Stadtverkehr in Fürstenwalde oder Eisenhüttenstadt – sehr viel komplexere Betrachtungen erfordert, als im Rahmen dieses Papiers geleistet werden können, sei hierzu lediglich empfohlen, sich dieser Option ebenfalls nicht zu verschließen.

Eingängig ist es, das Potenzial zum Straßenbahnausbau im Landkreis dort anzuknüpfen, wo bereits entsprechende Verkehrsbetriebe existieren. Das ist einerseits innerhalb des Landkreises mit den Tramlinien 87 und 88 der Fall. Andererseits verfügt die benachbarte kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) über ein Netz mit derzeit 5 Tramlinien. Ausgehend von der bestehenden Infrastruktur könnten folgende Erweiterungen in den Blick genommen werden:

- 1. Verlängerung der Linie 87 nach Rüdersdorf (ca. 4,4 km):** Ausgehend von der bisherigen Endhaltestelle Woltersdorf-Schleuse könnte die Linie auf oder neben der Waldstraße und der Brückenstraße verlängert werden. So würden der Krankenhausstandort und das angrenzende Wohngebiet sowie der Rüdersdorfer Bildungsstandort mit Gymnasium, Grund- und Oberschule angebunden. Mit dem neuen Endpunkt an der Kreuzung Brückenstraße/Bergstraße/Essigstraße/Marienstraße erfolgte der Anschluss an die Linie 88 (Haltestelle Marienstraße).
- 2. Verlängerung der Linie 87 nach Erkner bzw. Gosen/Neu Zittau (ca. 2,6 km bis 8,0 km):** Von der Haltestelle Thälmannplatz könnte ein Abzweig die Linie durch August-Bebel-Straße sowie Ethel-und-Julius-Rosenbergstraße entlang der Woltersdorfer Landstraße bis zum Bahnhof Erkner führen. Damit würden die südlichen

Wohngebiete Woltersdorfs und die nördlichen Siedlungen Erkners inklusive Ärztehaus und Einkaufsmöglichkeiten erschlossen. Interessant wäre es darüber hinaus, die Straßenbahn über Friedrichstraße und Neu Zittauer Straße fortzuführen und so das Stadtzentrum, den Bildungsstandort mit Gymnasium, Ober- und Grundschule sowie die südlichen Wohngebiete zu erschließen. Hierdurch könnte das Stadtzentrum immens vom durchlaufenden und parkenden Pendler- und Schülerverkehr entlastet werden. Die Trasse könnte in Höhe der bestehenden Bushaltestelle Erkner-Schönschornstein enden oder noch weiter entlang der L30 bis Gosen/Neu Zittau geführt werden, um über Spreebordstraße und Berliner Straße den dortigen Schulstandort anzuschließen.

- 3. Ausbau der Linie 88 zwischen S-Bahnhof Berlin-Rahnsdorf und Neuenhagen bzw. Hoppegarten (ca. 9,0 km bis 14,1 km):** Hier könnte eine Querverbindung zwischen zwei Hauptachsen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geschaffen werden. Vom S-Bahnhof Berlin-Rahnsdorf (S3) – wo zugleich ein Übergang zur Tramlinie 87 entstünde – könnte die Trasse über den Alten Fischerweg nach Schöneiche geführt werden, wo sie über die Rahnsdorfer Straße an die bestehenden Straßenbahngleise in der Dorfstraße anschließt. Von dort könnte die Strecke über die Neuenhagener Chaussee das Gewerbegebiet Schöneiche-Nord erschließen und weiter nach Neuenhagen führen. Über die Schöneicher Straße und den Rosa-Luxemburg-Damm im Siedlungsgebiet Bollensdorf erreichte sie den dortigen S-Bahnhof (S5). Statt dort zu enden wäre eine Weiterführung entlang der Hauptstraße und der Hönower Chaussee in Neuenhagen sowie der Neuenhagener und Altlandsberger Chaussee in Hoppegarten denkbar. Auf diesem Wege wären zentrale und nördliche Wohngebiete Neuenhagens sowie der Hoppegartener Ortsteil Hönow erreichbar. Über die Mahlsdorfer Straße könnte die Linie am dortigen U-Bahnhof enden. Auch hier ergäbe sich die Möglichkeit einer erheblichen Reduktion des PKW-Pendlerverkehrs einerseits zwischen Berlin-Rahnsdorf und Schöneiche, andererseits innerhalb und zwischen Neuenhagen und Hoppegarten.
- 4. Verlängerung der Linie 88 nach Herzfelde und Hennickendorf bzw. Strausberg (ca. 7,3 km bis 10,5 km):** Entlang von Karl-Liebknecht-Straße, Herzfelder und Rüdersdorfer Straße könnte die Strecke ausgehend von der bisherigen Endhaltestelle Alt-Rüdersdorf verlängert werden. Damit würden das nördliche Rüdersdorfer Siedlungsgebiet Hortwinkel und der Ortsteil Herzfelde an das Tramnetz angebunden. Von dort wäre eine Weiterführung über die Strausberger und Friedrichstraße – vorbei am Zementwerk – bis in den Ortsteil Hennickendorf denkbar. Von dort bedeutete die Verlängerung um wenige Kilometer bis zum Bahnhof Strausberg den Lückenschluss zur nächsten SPNV-Hauptachse sowie zum dortigen Stadtverkehr der Tramlinie 89.
- 5. Verlängerung der Linie 4 nach Müllrose Bahnhof bzw. Müllrose Süd (ca. 7,5 km bzw. 8,3 km):** Ausgehend von der bestehenden Tramlinie 4 der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH (bisher Lebuser Vorstadt – Markendorf Ort) wäre eine Verlängerung entlang B87 und L373 nach Müllrose zu erwägen. Das dortige Gewerbe- und Siedlungsgebiet würde somit an das Frankfurter Nahverkehrsnetz angeschlossen. Innerhalb von Müllrose könnte sowohl eine Linienführung von der Frankfurter Straße in die Bahnhofstraße mit Endpunkt am Bahnhof Müllrose, als

auch von der Frankfurter Straße in die Seeallee, über Beeskower und Mixdorfer Straße bis zum südlichen Ortsausgang erfolgen.

6. Verlängerung der Linien 1 und/oder 5 bis Brieskow-Finkenheerd bzw. Groß

Lindau oder Wiesenau (ca. 10 km bzw. 15 km): Die Stadtverkehrslinien 1 (Stadion – Neuberesinchen) und/oder 5 (Messegelände – Neuberesinchen) wären ab Mühlenweg nach Süden zu verlängern. Über die Güldendorfer Straße könnte die Siedlung Güldendorf angeschlossen und die Trasse dann parallel zur B112 über Losow nach Brieskow-Finkenheerd weitergeführt werden. Eine das Gemeindegebiet erschließende zentrale Streckenführung auf dem Knappenweg und der Ernst-Thälmann-Straße, über die Rudolf-Breitscheid-Straße vorbei an der Amtsverwaltung bis zum Bahnhof Finkenheerd würde die Straßenbahn aus einem Großteil des Siedlungsgebiets fußläufig erreichbar machen. Über die Hauptstraße könnte die Strecke noch bis zum südlichen Ende von Wiesenau gezogen werden. Außerdem wäre eine Fortführung der Trasse vom Bahnhof Finkenheerd über die Richard-Sonnenburg-Straße und die Lindenstraße bis nach Groß Lindow vorstellbar. Sie würde dort am westlichen Ortsausgang nördlich (Lindenstraße) oder südlich (Karl-Marx-Straße) der Schlaube oder in der südlichen Ortslage (etwa Am Kiefernwald oder Ortsausgang Alte Poststraße) enden. So könnten drei Umlandgemeinden direkt an das Stadtverkehrsnetz von Frankfurt (Oder) angeschlossen und zudem innerorts wie zwischeneinander per ÖPNV vernetzt werden.

Chancen des Straßenbahnausbaus nutzen

Der Verkehr ist in Deutschland für rund 20 Prozent der klimaschädlichen Kohlendioxidemissionen verantwortlich. In Gemeinden ohne Industriebetriebe sind es oft sogar ein Drittel. Wenn die Pariser Klimaziele erreicht werden sollen, muss der Autoverkehr um die Hälfte reduziert werden. Das wird nur gelingen, wenn der ÖPNV eine attraktive Alternative bietet. Besonders im Berlinnahen Raum, aber auch im Frankfurter Umland kann der Ausbau der Straßenbahninfrastruktur in Verbindung mit einem innovativen Tarifsystem (z.B. fahrscheinloses Fahren nach „Templiner Modell“ oder Bürgertickets) einerseits den innerörtlichen PKW-Verkehr reduzieren und andererseits mehr Menschen zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel motivieren. Neue Straßenbahnverbindungen können zur Vernetzung und Erschließung bestehender Siedlungsstrukturen beitragen. Außerdem können neue Wohngebiete gemeinsam mit neuen Tramstrecken geplant und so Synergieeffekte bei der Reduktion des PKW-Individualverkehrs erzielt werden. Dass die Straßenbahn als regionales Verkehrsmittel erfolgreich eingesetzt wird zeigen die Beispiele der „RegioTram“ in und um Kassel oder Karlsruhe. Der Straßenbahnausbau ist desweiteren als Chance und Herausforderung für die Kooperation zwischen Landkreis(en) und Gemeinden sowie mit der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) zu betrachten. Er wird nur in gemeinsamer Anstrengung eine Aussicht auf Realisierung haben.

Die Straßenbahn kann für noch mehr Menschen im Landkreis Oder-Spree ein schnelles, sauberes und günstiges Verkehrsmittel sein. Deshalb sollten wir mit der neuen Nahverkehrsplanung mehr Straßenbahn wagen!

Fritz R. Viertel für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Brandenburg