

Erarbeitet von August bis Dezember 2015  
Aktualisiert im Februar 2016

18. Februar 2016

## **Mehr Straßenbahn in Berlin!**

Nachstehendes Konzept beruht auf dem „Leitbild Mobilität in Berlin“ vom Mai 2015 und aktualisiert das Konzept „Straßenbahn Berlin 2020“ vom März 2010. Die Streckenvorschläge stimmen weitgehend mit dem 100-Kilometer-Plan der IGEB überein und erweitern diesen.

### **Gliederung**

1. Ausgangslage und Ziel
2. Vergleich Straßenbahn / Auto
3. Vergleich Straßenbahn / Dieselbus
4. Vergleich Straßenbahn / U-Bahn
5. Anforderungen an die Infrastruktur
6. Notwendiger Streckenneubau
  - 6.1. Innenstadt
  - 6.2. Radialstrecken
  - 6.3. Tangentialstrecken
  - 6.4. Ergänzung- und Verbindungsstrecken
  - 6.5. Gleisverbindungen
7. Liniennetzgestaltung
8. Fahrzeuge
9. Angebot, Fahrplan, Kennzeichnung
10. Umsetzung

### **1. Ausgangslage und Ziel**

Berlin (Ost) verfügte 1991 nach Inbetriebnahme der letzten in der DDR geplanten Erweiterung über 181 km Straßenbahnstrecke. In Berlin (West) fuhr 1967 die letzte Straßenbahn.

Seit 1992 wurden in Berlin (Ost) etwa 8 km Strecke neugebaut, 2 km reaktiviert und 6 km stillgelegt, in Berlin (West) etwa 6 km neugebaut. Das derzeitige Streckennetz umfasst 191 km mit rund 370 Haltestellen. Da sich die 24 Linien abschnittsweise überlagern, ist das Liniennetz etwa 300 km lang.

Von den täglich durchschnittlich mehr als 10 Millionen Wegen, die die Einwohner, Pendler und Besucher innerhalb sowie von und nach Berlin zurücklegen, entfallen nur knapp 5 % (480 Tausend) auf die Straßenbahn, 21 % auf den übrigen öffentlichen Verkehr, 32 % auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV), 13 % auf den Radverkehr und 29 % auf den Fußverkehr.

Ziel ist, die Mobilität der zunehmenden Bevölkerung mit einem umweltschonenden Verkehr zu sichern. Dabei stellt die Straßenbahn als elektrisch betriebenes Verkehrsmittel einen wichtigen Bestandteil dar. Ihre Infrastruktur und ihr Verkehrsangebot sollten wegen des günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses erheblich ausgebaut werden.

## **2. Vergleich Straßenbahn / Auto**

Die wesentlichen Vorteile der Straßenbahn gegenüber dem Auto sind der geringere Platzbedarf, der geringere Energieverbrauch und die geringere Umweltbelastung.

Nehmen wir für eine 40 m lange Straßenbahn einen vertretbaren Komfort an, bei dem die etwa 80 Sitzplätze besetzt sind und 20 Personen stehen. Diese 100 Personen bräuchten 77 Autos bei einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 1,3 Personen. Bei einer mittleren Pkw-Länge von 4,5 m ergäben das im Stand etwa 350 m oder bei Fahrt mit 30 km/h und 16,5 m Sicherheitsabstand 1600 m. Diese Autoschlange kann eine Kreuzung nur in mehreren Ampelphasen passieren. Außerdem wäre nochmals das Dreifache an Abstellfläche (Wohnort, Arbeitsort, Einkaufseinrichtungen) vorzuhalten, das sind etwa 1150 m Autospur.

Für einen Pkw wird als Mittelwert ein Primärenergieverbrauch von 2800 kJ (Kilojoule) pro Personenkilometer (Pkm) angegeben, für eine Straßenbahn 309 kJ; das sind 11 %. Dies ergibt sich aus dem geringeren Rollwiderstand des Stahlrad-Stahlschiene-Systems, dem höheren Wirkungsgrad der Elektromotoren und dem Wiederverwenden der Bremsenergie.

Nach den Daten des Umweltbundesamtes verursacht die Straßenbahn nur die Hälfte der Treibhausgase (74 Gramm pro Pkm) und ein Viertel des Stickoxids (0,07 g/Pkm) eines Pkw.

## **3. Vergleich Straßenbahn / Dieselbus**

Die Straßenbahn ist umweltschonender.

Sie ist sehr schadstoffarm, leise beim Fahren und geräuschlos beim Stillstand an der Haltestelle. Die Straßenbahngleise benötigen eine geringere Breite als Busspuren, kommen als Rasengleis weitgehend ohne Versiegelung aus.

Die Straßenbahn ist leistungsfähiger.

Sie besitzt mit rund 1000 kW die dreifache bis fünffache Antriebsleistung eines Dieselbusses und besseres Beschleunigungsvermögen. Eine 40 m lange Einrichtungs-Straßenbahn (mit 80 Sitzplätzen) fasst bei vertretbarem Komfort etwa 100 Personen, ein Doppeldecker etwa 75 Personen (bei 69 Sitzplätzen), ein Gelenkbus etwa 60 Personen (bei 45 Sitzplätzen). Selbst Doppelgelenkbusse mit 60 Sitzplätzen, die allerdings für Berliner Straßenverhältnisse nicht zweckmäßig sind, bringen bei vertretbarem Komfort nur etwa 75 Personen unter. Beim Doppelstockbus dauert das Ein- und Aussteigen länger, weil sich der Fahrgaststrom auf weniger Türen konzentriert.

Die Straßenbahn ist wirtschaftlicher.

Bauliche Änderungen im Straßenraum sind sowohl für die Straßenbahn als auch für Busspuren und Bushaltestellen erforderlich. Die höheren Investitionskosten der Straßenbahn werden durch die geringeren Betriebskosten innerhalb weniger Jahre wieder ausgeglichen.

### Die Straßenbahn ist fahrgastfreundlicher.

Gleise, Oberleitung und Haltestelleninseln sind für die Fahrgäste als Orientierung von weitem erkennbar. Barrierefreien Eintritt wie bei der Straßenbahn erlauben nur einstöckige Busse. Im Doppelstockbus sind die meisten Sitzplätze nur über Treppen ins Obergeschoss, die auch während Kurvenfahrten benutzt werden müssen, erreichbar. Straßenbahnfahrzeuge bieten in den Türbereichen mehr Stauraum für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder und Traglasten und sind innen praktisch ebenerdig.

Bei Störungen des Betriebsablaufs und Bauarbeiten kann der Bus allerdings flexibler als die Straßenbahn umgeleitet werden.

Der Straßenbahnbetrieb mit elektrischer Oberleitung ist erprobt, sicher, langlebig und lässt das Rückspeisen der Bremsenergie zu. Kurze Strecken, an denen eine Oberleitung das Stadtbild empfindlich stören oder erhebliche bauliche Probleme bereiten würde, können mit einer anderen Art der Stromversorgung überwunden werden:

- mit berührungsloser induktiver Energieübertragung von einem Linienleiter, der unter der Fahrbahn verlegt ist, zu einem Transformator im Fahrzeug („Primove“) oder
- mit einer zwischen den Schienen verlegten Stromschiene (APS = alimentation par le sol, Versorgung vom Boden aus), die nur beim Überfahren aktiviert wird.

Auch Speicherbetrieb über Akkumulator oder Hochleistungskondensator (Supercap) als Hilfsantrieb ist denkbar. Der Energiespeicher lässt sich während des Fahrens unter Oberleitung wieder aufladen oder auch an ortsfesten Ladestationen im Depot oder an der Haltestelle (SRS = solution de recharge statique, Lösung mit ortsgewundenem Nachladen). Dabei werden allerdings solche Metalle wie Lithium, Kobalt, Nickel oder Lanthan benötigt, deren Vorrat teilweise begrenzt und deren Gewinnen und Aufbereiten teuer und umweltschädlich ist.

## **4. Vergleich Straßenbahn / U-Bahn**

### Die Straßenbahn bewältigt die Nachfrage fast genauso gut.

Ein 6-Wagen-U-Bahn-Zug der BVG-Serie H hat 188 Sitzplätze und fasst bei vertretbarem Komfort etwa 250 Fahrgäste, also 2,5mal soviel wie eine 40 m lange Straßenbahn. Die U-Bahn kann jedoch wegen des signalisierten Fahrens im Raumabstand höchstens etwa alle zwei Minuten fahren. Einer Straßenbahn, die auf Sicht fährt, kann dagegen nach etwa einer Minute (15 Sekunden Einfahrzeit in die Haltestelle plus 30 Sekunden Fahrgastwechselzeit plus 15 Sekunden Pufferzeit) die nächste folgen. Insgesamt ist die richtig gebaute Straßenbahn damit annähernd so leistungsfähig wie die U-Bahn.

Das verzweigte Streckennetz der Straßenbahn gestattet, mehrere Verkehrsströme umsteigefrei mit Direktlinien abzudecken, die sich auf Teilstrecken überlagern und dort den Takt verdichten.

### Die Straßenbahn ist fahrgastfreundlicher.

Vorteil der Straßenbahn sind die ebenerdigen und damit barrierefreien, geradlinigen und einsehbaren Zugänge, die auch zur gefühlten Sicherheit der Fahrgäste beitragen, und die kürzeren Fußwege vom Startpunkt und zum Zielpunkt. Straßenbahn-Haltestellen haben sinnvollerweise etwa 300 m Abstand, ausnahmsweise bis 400 m, U-Bahn-Stationen den doppelten. Die Straßenbahn muss nur dann halten, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen.

Die in Berlin zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten der Straßenbahn mit 60 km/h und der U-Bahn mit 70 km/h sind fast gleich. Wegen des längeren Haltestellenabstands erreicht die U-Bahn zwar eine höhere Beförderungsgeschwindigkeit, die bei längeren Fahrten nützlich ist, aber durch die längeren und umständlicheren Zugangswege und –zeiten wieder aufgezehrt wird.

Der Straßenbahnfahrgast kann während der oberirdischen Fahrt die Landschaft und das Straßenleben genießen, Geschäfte und Veränderungen wahrnehmen und das Wetter einschätzen. Dies alles kann die U-Bahn im Tunnel nicht bieten.

Treppensteigen oder Warten auf Aufzüge ist bei der Straßenbahn nicht erforderlich.

Kombi-Bahnsteige für Straßenbahn und Bus ermöglichen direktes und zeitsparendes Umsteigen.

Die Straßenbahn kostet weniger und bringt schneller Nutzen.

U-Bahnbau verursacht erhebliche Erdbewegungen. Im Schildvortrieb sind das für jeden Kilometer knapp 90 000 Kubikmeter, die mit 7200 Lastwagenfahrten weggeschafft werden müssen. U-Bahn-Stationen werden auf Jahre zu Großbaustellen. Beim Straßenbahnbau sind etwa 3500 Kubikmeter Erde je Kilometer zu bewegen, das sind etwa vier Prozent davon.

Entsprechend geringer sind auch die Investitionskosten der Straßenbahn im Vergleich zur U-Bahn. Selbst wenn der U-Bahn-Bau mehrheitlich vom Bund und der EU finanziert wird, müssen die Stadt und damit ihre Bürger die wesentlich höheren laufenden Unterhaltskosten und die Kosten der Erneuerung nach längerem Betrieb aufbringen.

Die Bauzeit der Straßenbahn kann bei politischem Willen wegen der einfacheren Bauweise deutlich kürzer sein als die der U-Bahn.

Straßenbahn-Haltestellen erzwingen keine langen oft verwinkelten Wege, benötigen keine Rolltreppen oder Aufzüge und verursachen somit keine Folgekosten für Energie, Wartung und Reparaturen.

Die Nachteile der Straßenbahn sind vergleichsweise gering.

Die Straßenbahn kann im öffentlichen Straßenraum, besonders an Kreuzungen, von anderen Straßenbahnen, Bussen oder dem MIV behindert werden und ist der Witterung stärker ausgesetzt als die U-Bahn.

## **5. Anforderungen an die Infrastruktur**

Damit die Straßenbahn ihre Vorteile voll entfalten kann, müssen bei Planung und Bau neuer Strecken die nachstehenden Grundsätze verwirklicht werden. Die vorhandenen Strecken sind schrittweise so umzubauen, dass sie diesen Grundsätzen entsprechen.

- Weitgehend eigener Bahnkörper in Seitenlage, damit der Autoverkehr die Straßenbahn nicht behindern kann und die Fahrgäste wenigstens von einer Seite ungehindert ein- und aussteigen können.
- Falls sich der Straßenbahnkörper in Mittellage befindet, sind die Autospuren im Haltestellenbereich anzuheben und als Bahnsteig zu gestalten. Bei starkem Autoverkehr solche Haltestellen während Annäherung und Halt der Straßenbahn mit Lichtsignalanlagen für den Autoverkehr sperren.

- Grüne Gleise (Rasen oder die moosartige Bepflanzung Sedum) überall, wo es möglich ist. Sie speichern das Regenwasser und lassen es zum großen Teil wieder verdunsten, verringern die Temperatur im Gleis, nehmen Schadstoffe auf und halten sie zurück, vermindern den Lärm, verbessern das Erscheinungsbild des Straßenraums.
- Asphaltierte oder gepflasterte Gleise nur, wenn sie gleichzeitig als Busspur oder als Fußgängerbereich genutzt werden (zum Beispiel in engen Straßen). Übergangsweise sind vorhandene Straßenbahngleise in engen Straßen durch Markieren vom Autoverkehr zu befreien.
- An Abzweigungen und Kreuzungen Weichenverbindungen möglichst in alle Richtungen, um flexible Linienführungen zu ermöglichen, und für eine flexible Betriebsführung bei Bauarbeiten oder Störungen.
- An den Endpunkten und unterwegs Wendeschleifen, ggf. als Blockumfahrung, oder Wendedreiecke, damit Einrichtungsfahrzeuge mit mehr Sitzplätzen eingesetzt werden können. Die Zwischenendstellen in beide Richtungen anbinden, um Taktverdichtungen auf Teilstrecken und eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen.
- Die Endhaltstellen so bemessen, dass die Bahnen nicht – wie heute fast überall - auf Betriebsgleisen bis zur Abfahrzeit warten und die Fahrgäste aussperren, sondern an der Haltestelle bereitstehen und für die Fahrgäste zugänglich sind. In diesen gut temperierten „Wartehallen auf Rädern“ können die Fahrgäste die Wartezeit bequem verbringen und nutzen. Die abschließbaren Fahrerkabinen bieten – anders als bei Bussen – eine gute Voraussetzung.
- Vorrangschaltungen so, dass die Straßenbahn an jeder Lichtsignalanlage ohne Verzögerung freie Fahrt vor dem übrigen Verkehr hat. Freie Fahrt genauso lange wie der parallele übrige Verkehr.
- Lichtsignalanlagen vor Haltestellen, an denen die Straßenbahn eine Grünphase des Autoverkehrs abwarten muss, beseitigen. Stattdessen dem Autoverkehr bei Annäherung der Straßenbahn rechtzeitig Halt signalisieren.
- Haltestellenabstände im bebauten Gebiet etwa 300 m, nur ausnahmsweise bis 400 m, um die Laufwege zu den Zielen seitlich der Strecke zu verkürzen.
- Fahrgast- und fußgängergerechte Lage und Gestalt der Haltestellen: dicht an der Kreuzung, freie An- und Abfahrt, absoluter Vorrang der Ein- und Aussteiger vor dem Autoverkehr, gemeinsame Nutzung mit dem Bus zum Umsteigen.
- An Abzweigen die Haltestelleninseln, zwischen denen umgestiegen wird, dicht beieinander. An Liniendreiecken und Linienkreuzungen Haltestellen zwecks kurzer Umsteigewege sowohl vor als auch hinter der Verzweigung.
- Haltestelleninseln und Haltestellenbereiche am Fußweg in etwa gleicher Höhe wie der Wagenboden der Niederflurstraßenbahnen und ohne Spalt zu diesem. Barrierefreier Zugang zu den Haltestellen, das heißt ohne Stufen und mit möglichst wenig Absperrgittern.
- Wahrheitsgetreue Echtzeitinformationen an den Haltestellen zum Fahrziel und zur voraussichtlichen Abfahrzeit der Bahnen.

Bei Investitionsentscheidungen zur Straßenbahn sind im Kosten-Nutzen-Vergleich dem Dieselbus die Kosten des Straßenbaulasträgers für Straßenunterhalt und –ausbau anzulasten, um die Straßenbahn nicht zu benachteiligen.

Das erweiterte Streckennetz erfordert weitere Betriebshöfe an geeigneten Stellen.

Nach der gegenwärtigen Straßenverkehrsordnung dürfen Autos an haltenden Straßenbahnen vorsichtig vorbeifahren. Der subjektiven Einschätzung des Autofahrers ist es überlassen zu entscheiden, ob die Fahrgäste gefährdet oder behindert werden könnten; nur dann muss er warten. Deshalb ist auf eine Änderung der Straßenverkehrsordnung hinzuwirken, dass Autos bei Annäherung einer Straßenbahn und ihrem Halt an der Haltestelle generell anhalten müssen.

## **6. Notwendiger Streckenneubau**

Bei Investitionen in die Erweiterung der Straßenbahninfrastruktur besteht infolge der jahrzehntelangen Stagnation riesiger Nachholbedarf. Besonders wichtig ist weiterhin die Netzerweiterung in der Innenstadt, bevor die dortigen geeigneten Flächen anderweitig verbaut werden. Aber auch radiale Strecken vor allem in die westlichen Stadtbezirke sind notwendig, zunächst anstelle ausgewählter sogenannter Metrobuslinien, sowie tangentiale Strecken mit dem Ziel eines Außenrings.

In den Westbezirken muss zunächst ein weitmaschiges Grundnetz aufgebaut werden. In den Ostbezirken sollen die Maschen verdichtet werden. Neue Wohngebiete abseits von S-Bahn- oder U-Bahn-Stationen müssen von Anfang an mit der Straßenbahn erschlossen werden.

Erste Überlegungen des Senats und Vorschläge der Grünen und des BUND stellen einen Anfang dar. Eine noch bessere Grundlage bietet der 100-Kilometer-Plan der IGEB. Diesen befürworten wir prinzipiell mit einigen Erweiterungen und kleinen Abweichungen.

Innerhalb der Kategorien Innenstadt, Radialstrecken, Tangentialstrecken, Ergänzungs- und Verbindungsstrecken sind die Neubaustrecken ungefähr geografisch im Uhrzeigersinn geordnet. Die Dringlichkeit der Ausführung ist durch Prio 1, Prio 2 und Prio 3 gekennzeichnet.

### **6.1. Innenstadt**

**Prio 1:** Invalidenstraße (ab Ecke Alt-Moabit) – Rathenower Straße – Turmstraße – Huttenstraße – Neues Ufer – Kaiserin-Augusta-Allee – Keplerstraße – Olbersstraße – S und U Jungfernheide.

Bündelt den starken Verkehrsstrom der Buslinien 123, 187, 245 und M27. Stellt eine umsteigefreie Verbindung vom nördlichen Stadtzentrum durch Moabit ins nördliche Charlottenburg her. Verknüpft den Hauptbahnhof mit dem Verkehrsknotenpunkt Turmstraße (U9), mit der U7 am Mierendorffplatz und mit der S-Bahn und Regionalbahn in Jungfernheide. Ist Ausgangspunkt für weitere Straßenbahnstrecken in Moabit, Charlottenburg, und Richtung Flughafengelände Tegel. Die Streckenführung durch Keplerstraße und Olbersstraße erschließt das dortige Wohngebiet. Falls die Wendeschleife um die Kleingartenanlage am südlichen Ausgang des Bahnhofs Jungfernheide auf unüberwindbare Schwierigkeiten stößt, kann die Strecke ab Mierendorffplatz auch über die Lise-Meitner-Straße und Max-Dohrn-Straße zu einer Wendeschleife auf den heutigen Autoabstellplätzen am nördlichen Ausgang des Bahnhofs Jungfernheide geführt werden; sie wäre dann näher am dortigen Gewerbegebiet.

**Prio 2:** Mierendorffplatz – Mierendorffstraße – Schlossbrücke – Charlottenburg Luisenplatz. Erweitert die vorgenannte Strecke um den Anschluss zunächst an die Buslinie M45 und dann an die Straßenbahn zum Zoo und nach Spandau.

**Prio 1:** Spandauer Straße (ab Ecke Karl-Liebknecht-Straße) – Mühlendamm – Gertraudenstraße – Leipziger Straße – Potsdamer Platz – Kulturforum.

Ersetzt den stark nachgefragten Bus M48 auf diesem Abschnitt. Verbindet zahlreiche wichtige kulturelle, geschäftliche und touristische Ziele im Stadtzentrum mit den Verkehrsknotenpunkten Alexanderplatz, Hackescher Markt und Potsdamer Platz. Ist Voraussetzung für weitere Straßenbahnstrecken nach Schöneberg, Steglitz, Charlottenburg und zum Zoo.

Prio 2: Alexanderplatz – Rathausstraße – Französische Straße – Hanna-Ahrendt-Straße – Ebertstraße - Potsdamer Platz.

Verbindet zahlreiche wichtige kulturelle, geschäftliche und touristische Ziele im Stadtzentrum mit den Verkehrsknotenpunkten Alexanderplatz und Potsdamer Platz. In fußläufiger Entfernung zur Magistrale Unter den Linden und an der Oberfläche ist sie attraktiver als die im Bau befindliche U5-Verlängerung und als die ganztägig überlastete U2 und ergänzt die vorgenannte Straßenbahnstrecke durch die Leipziger Straße.

Prio 1: Warschauer Straße – Oberbaumbrücke – Falckensteinstraße – quer durch den Görlitzer Park – Glogauer Straße – Pannierstraße – Sonnenallee – Hermannplatz.

Die einzige Verkehrsverbindung zwischen den beiden Teilen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ist die Oberbaumbrücke mit entsprechend hohen Verkehrsströmen. Die verlängerte Straßenbahnstrecke erspart das lästige Umsteigen und ermöglicht zahlreiche Direktverbindungen zwischen den Verkehrsknotenpunkten Frankfurter Tor, Bahnhof Frankfurter Allee, Ostkreuz, Warschauer Straße, Schlesisches Tor und Hermannplatz. Erschließt die Wohn- und Freizeitgebiete am Görlitzer Park und das stark belebte Gebiet am Hermannplatz und Nord-Neukölln.

Prio 2: Dorotheenstraße (Ecke Am Kupfergraben) – oberirdische Querung Unter den Linden an geeigneter, noch zu untersuchender Stelle (ohne Oberleitung) – Oberwallstraße – Niederwallstraße oder Breite Straße (noch zu untersuchen) – Spittelmarkt – Axel-Springer-Straße – Lindenstraße – Gitschiner Straße – Hallesches Tor – U Mehringdamm.

Stellt eine fehlende Nord-Süd-Verbindung quer durch das Stadtzentrum und eine Verbindung des Straßenbahnnetzes am Nordrand des Stadtzentrums mit dem am Südrand her. Ersetzt südlich des Spittelmarkts den Bus 248. Ermöglicht eine Direktverbindung der Verkehrsknotenpunkte Alexanderplatz und Hackescher Markt mit dem Halleschen Tor (U1, U6) und der U7 am Mehringdamm. Geprüft werden sollte, ob der Tunnel Unter den Linden reaktiviert werden könnte.

Prio 2: Kulturforum – Tiergartenstraße – Budapester Straße – Bahnhof Zoo.

Ersetzt den stark nachgefragten Bus 200. Verbindet das Stadtzentrum mit dem östlichen Charlottenburg und dem Verkehrsknotenpunkt Zoo. Ist Voraussetzung für weitere Strecken in den westlichen Stadtbezirken.

Prio 2: Gotzkowskystraße (ab Ecke Turmstraße) - Franklinstraße – Marchstraße – Hardenbergstraße – Bahnhof Zoo.

Ersetzt den stark nachgefragten Bus 245. Schließt den Campus der Technischen Universität an das Straßenbahnnetz an. Verbindet Moabit mit dem östlichen Charlottenburg und dem Verkehrsknotenpunkt Zoo.

Prio 3: Platz der Vereinten Nationen – Friedenstraße – Straße der Pariser Kommune (oder Rüdersdorfer Straße – Koppenstraße – Am Ostbahnhof) – Mühlenstraße (bis Ecke Warschauer Straße).

Bindet den Ostbahnhof, die „Eastside-Galerie“ und die „Mercedes-Benz-Arena“ an das Straßenbahnnetz an. Ermöglicht Direktverbindungen von dort nach Prenzlauer Berg, Weißensee, Friedrichshain und Kreuzberg.

## 6.2. Radialstrecken

Prio 2: Potsdamer Platz - Stresemannstraße – Hallesches Tor – Urbanstraße – Hermannplatz – Sonnenallee – Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße – Neue Spreebrücke – Nalepastraße – Oberschöneweide Wilhelminenhofstraße Ecke Edisonstraße.

Ersetzt den sehr stark nachgefragten Bus M41. Verbindet das südliche Stadtzentrum mit Kreuzberg und Neukölln. Schließt das Einzugsgebiet in Kreuzberg und Neukölln an die Verkehrsknoten Potsdamer Platz, Hallesches Tor, Hermannplatz und Bahnhof Schöneweide an. Ermöglicht Linienführungen von Neukölln über Baumschulenweg und Oberschöneweide nach Karlshorst und Köpenick.

Prio 3: Schlossplatz – Breite Straße – Fischerinsel – Neue Roßstraße – Neue Jacobstraße – Köpenicker Straße – Schlesische Straße – Puschkinallee – Am Treptower Park – Köpenicker Landstraße – S Baumschulenweg.

Ersetzt die stark nachgefragten Busse 165 und teilweise 265. Verbindet das Stadtzentrum mit dem östlichen Kreuzberg, Treptow, Plänterwald, Baumschulenweg, Oberschöneweide und dem Verkehrsknoten Bahnhof Schöneweide.

Prio 3: Hermannplatz – Hermannstraße – Columbiadamm – U Platz der Luftbrücke – U Paradestraße – im Bogen am Südwestrand des Tempelhofer Feldes – Neuer S-Bahnhof zwischen Südostrand des Tempelhofer Feldes und Oderstraße – Emser Straße – Hermannstraße – Britzer Damm – Blaschkoallee – Buschkrugallee – Britz Rudower Straße – Rudow Neuköllner Straße – Waltersdorfer Chaussee – S Schönefeld – Bahnhof Flughafen BER.

Das Ergebnis des Volksentscheides „100 % Tempelhofer Feld“ lässt dessen ursprünglich verfolgte Verkehrserschließung im Norden und Westen nicht mehr zu, so dass das Tempelhofer Feld über den Columbiadamm und den Tempelhofer Damm weiträumig umfahren werden muss. Im Süden müsste es möglich sein, die Trasse des früheren Anschlussgleises am Rand des Tempelhofer Feldes zu nutzen. Bindet das Tempelhofer Feld an den Verkehrsknotenpunkt Hermannplatz, an zwei Bahnhöfe der U6 und an den S-Bahn-Ring an. Erschließt Wohngebiete in Süd-Neukölln, Britz und Gropiusstadt, die abseits der U7 liegen. Erschließt Wohngebiete im südlichen Rudow und verbindet diese umsteigefrei mit der Gropiusstadt und dem Norden des Bezirks Neukölln. Verbindet den Bezirk Neukölln sowie Teile von Kreuzberg und Tempelhof mit dem Flughafen BER. Der Abschnitt von Rudow zum Flughafen ist schneller und kostengünstiger zu verwirklichen als die Verlängerung der U7 und ermöglicht auch Linienführungen Richtung Johannisthal – Bahnhof Schöneweide, Adlershof, Buckow und Marienfelde.

Prio 1: Kulturforum – Potsdamer Straße – Hauptstraße – Rheinstraße – Schloßstraße – S und U Steglitz – Hindenburgdamm – Klinikum Benjamin Franklin an der Ecke Moltkestraße.

Ersetzt die sehr stark nachgefragten Buslinien M48 und M85. Verbindet das südliche Stadtzentrum und den Verkehrsknoten Potsdamer Platz mit Schöneberg, Friedenau, Steglitz und dem stark besuchten Klinikum. Auf der Grünfläche zwischen Hindenburgdamm und Klinikum lässt sich einfacher eine Wendeschleife errichten als am S- und U-Bahnhof Steglitz.

Prio 3: Klinikum Benjamin Franklin - Hindenburgdamm – Lichterfelde, aber nicht Goertzallee Ecke Appenzeller Straße (wie im IGEB-Plan), sondern: Königsberger Straße – S Lichterfelde Ost – Lorenzstraße - Mariannenstraße – Hildburghäuser Straße – Scheelestraße – Thermometersiedlung - Neubaugebiet Lichterfelde Süd.

Verlängert die Strecke vom Potsdamer Platz umsteigefrei nach Lichterfelde. Erschließt die Thermometersiedlung und das Neubaugebiet Lichterfelde Süd und verbindet diese mit dem Bezirkszentrum Steglitz. Ersetzt teilweise die Busse M84, M11 und 284.



Prio 3: Bahnhof Zoo - Kurfürstendamm – Hubertusallee – Teplitzer Straße – Grunewald Roseneck.

Ersetzt die sehr stark nachgefragten Busse M19 und M29. Eine oberirdische Schienenverbindung auf dem Kurfürstendamm ist attraktiver, schneller und kostengünstiger realisierbar als eine U-Bahn-Verlängerung. Erschließt den Ortsteil Grunewald und bildet den Anfang der Westtangente.

Prio 3: Bahnhof Zoo – Kantstraße – Neue Kantstraße – Masurenallee – Heerstraße – Pichelsdorfer Straße – Klosterstraße – Bahnhof Spandau.

Ersetzt den sehr stark nachgefragten Bus M49. Verbindet das Einzugsgebiet in Charlottenburg und Westend mit den Verkehrsknoten Zoo und Bahnhof Spandau, mit der S-Bahn in Messe Nord/ICC und mit der U2 am Theodor-Heuß-Platz. Bietet Anknüpfungspunkte für weitere Strecken in Spandau.

Prio 2: Ernst-Reuter-Platz – Otto-Suhr-Allee – Luisenplatz - Spandauer Damm – Charlottenburger Chaussee – Ruhlebener Straße – Bahnhof Spandau.

Ersetzt den sehr stark nachgefragten Bus M45. Verbindet das Einzugsgebiet mit den Verkehrsknoten Zoo und Bahnhof Spandau, dem S-Bahn-Ring in Westend, der U2 in Ruhleben und der U7 am Richard-Wagner-Platz. Ist Voraussetzung für weitere Strecken in Spandau. Ermöglicht Straßenbahnlinien über S und U Jungfernheide zum Entwicklungsgebiet Flughafen Tegel, die am Luisenplatz abzweigen.

Prio 3: U Turmstraße – Stromstraße – Perleberger Straße – Fennstraße – Reinickendorfer Straße – Pankstraße – Prinzenallee – Wollankstraße – Rathaus Pankow, nicht durch die Florastraße zum Bahnhof Pankow.

Verbindet Moabit, Wedding und Pankow. Ersetzt den Bus M27. Der Anschluss am Rathaus Pankow an das Bestandsnetz erschließt das Bezirkszentrum Pankow besser, erreicht den Bahnhof ebenso auf geringfügig weiterem Weg und ermöglicht mehr Linienführungen, z. B. vom Wedding nach Niederschönhausen.

Prio 3: Prenzlauer Promenade ab Ecke Am Steinberg – Kissingenstraße – S und U Pankow. Verbindet die gesamte Prenzlauer Allee und das Kissingenviertel mit dem Bezirkszentrum Pankow und den neuen Verkaufseinrichtungen auf dem ehemaligen Rangierbahnhof Pankow. Linienüberlagerung in Pankow ermöglicht dort dichteren Takt.

Prio 3: Heinersdorf Romain-Rolland-Straße – Frithjofstraße – Blankenburger Straße bis zum Schmöckpfuhlgraben – in nordöstlicher Richtung mitten durch das geplante Neubaugebiet (genaue Strecke noch untersuchen) – Blankenburger Pflasterweg - Blankenburg Bahnhofstraße – Pasewalker Straße Ecke Blankenburger Weg.

Erschließt die Neubaugebiete Heinersdorf Nord und Parkstadt Süd (West). Verbindet die Ortsteile Heinersdorf, Blankenburg und Französisch Buchholz untereinander und mit der S-Bahn in Blankenburg. Lässt sich durch die Blankenburger Straße zum Ossietzkyplatz in Niederschönhausen verlängern.

Prio 2: Königstor – Am Friedrichshain – Kniprodestraße – Michelangelostraße – Ostseestraße (bis Ecke Prenzlauer Allee).

Bindet das Neubaugebiet Michelangelostraße mit 1300 Wohneinheiten an. Ersetzt diesen Abschnitt der Buslinie 200.

### **6.3. Tangentialstrecken**

Prio 2: Beußeßelstraße (ab Ecke Turmstraße) – Seestraße (bis Virchow Klinikum).

Verbindet Moabit und Charlottenburg mit Wedding und Prenzlauer Berg. Schließt das Einzugsgebiet entlang der Seestraße in Beußeßelstraße an den S-Bahn-Ring an.

Prio 2: S und U Jungfernheide – Tegeler Weg – Kurt-Schumacher-Damm – südwestlich und nördlich um das heutige Abfertigungsgebäude des Flughafens Tegel – Kurt-Schumacher-Damm – U Kurt-Schumacher-Platz.

Die Strecke nutzt im „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“ auf dem Gelände des heutigen Flughafens Tegel die vorgesehene „Trasse für ein innovatives Verkehrsmittel“ und erschließt es kleinteilig mit mehreren Haltestellen besser als eine angedachte U-Bahn-Neubaustrecke. Sie verbindet dieses Forschungs- und Gewerbegebiet mit den umliegenden Wohnorten der Beschäftigten in Reinickendorf, Wedding, Moabit und Charlottenburg und mit dem Campus der Technischen Universität. Verknüpft das Einzugsgebiet in Jungfernheide mit der Regionalbahn, S-Bahn und U7 und am Kurt-Schumacher-Platz mit der U6. Ist schneller und kostengünstiger zu realisieren als eine U-Bahn und genauso leistungsfähig. Ersetzt den Bus M21.

Prio 3: U Kurt-Schumacher-Platz - Ollenhauerstraße – Reinickendorf Oranienburger Straße – S und U Wittenau – Wilhelmsruher Damm – Rosenthal Nord.

Schließt das Märkische Viertel in Wittenau und Pankow an die S-Bahn und U-Bahn an. Verbindet die Ortsteile Reinickendorf, Wittenau, Rosenthal, Niederschönhausen und Pankow untereinander und mit dem Forschungs- und Industriepark Tegel. Ersetzt den Bus M21.

Prio 2: Nordend Dietzgenstraße (ab Ecke Schillerstraße) – Rosenthaler Weg – durch das Neubaugebiet Elisabethaue (genaue Linienführung noch untersuchen, ggf. mit Abzweig bis nahe an Blankenfelde) – Französisch Buchholz Schleife Guyotstraße.

Erschließt das Neubaugebiet Elisabethaue mit 5000 Wohneinheiten aus Richtung Pankow/Niederschönhausen und aus Richtung S Heinersdorf/Französisch Buchholz. Verbindet diese Ortsteile untereinander. Bindet den Botanischen Volkspark an und erschließt die Neubaupotenziale entlang der Dietzgenstraße.

Prio 2: S und U Pankow – Granitzstraße – am Rand des ehemaligen Rangierbahnhofs unter der Prenzlauer Promenade hindurch – Heimdallstraße oder mitten durch eine Kleingartenanlage - Idunastraße (nicht Rothenbachstraße wie im IGEB-Plan) – Romain-Rolland-Straße – Rennbahnstraße - Weißensee Pasedagplatz.

Bindet das Neubaugebiet auf dem ehemaligen Rangierbahnhof Pankow mit Verkaufseinrichtungen und 750 Wohneinheiten, einen geplanten Schulstandort und den S-Bahnhof Heinersdorf an. Verbindet die Ortsteile Heinersdorf und Weißensee mit dem Bezirkszentrum Pankow. Ersetzt den Bus X54, der hier alle Zwischenstationen bedient.

Prio 3: Falkenberg Endschleife – Dorfstraße – Wuhletalstraße (nur sinnvoll, wenn hier ein neuer S-Bahn-Haltestellenpunkt errichtet wird, sonst über S Ahrensfelde) – Marzahn (Anschluss an Bestandsstrecke).

Schließt eine kurze Lücke zwischen zwei Endhaltestellen. Verbindet Falkenberg, Hohenschönhausen und Marzahn. Ersetzt den Bus 197, der auf der Ahrensfelder Chaussee und am Bahnübergang Ahrensfelde sehr oft im Stau verspätet wird.

Prio 2: Hellersdorf Riesaer Straße – Hönower Straße – S Mahlsdorf – Ausweichstelle in der Hönower Straße 100 m nördlich von der Ecke Alt-Mahlsdorf oder südlich der Kreuzung.

Ergibt zusammen mit den anschließenden Bestandsstrecken den äußersten der vier Stränge der Schienen-TVO (Tangentialverbindung Ost). Verbindet Marzahn, Hellersdorf, Mahlsdorf und Köpenick. Stellt Anschluss an die S-Bahnhöfe und künftigen Regionalbahnhöfe Mahlsdorf und Köpenick her. Auf der dann durchgehenden Verbindung wird die Nachfrage stark steigen, so dass für den 5-Minuten-Takt die Strecke Bahnhof Mahlsdorf - Mahlsdorf Süd abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden muss.

Prio 2: Johannisthal Sterndamm – Stubenrauchstraße – Rudow Neuköllner Straße (kurzes Stück der Radialstrecke Hermannplatz – Flughafen BER) – Fritz-Erler-Allee – Johannisthaler Chaussee – Alt Buckow – Marienfelder Chaussee – Buckower Chaussee – Nahmitzer Damm – Malteserstraße – Lankwitz Paul-Schneider-Straße – Leonorenstraße – Siemensstraße – Albrechtstraße – S und U Steglitz.

Ersetzt den stark nachgefragten Bus M11. Verbindet den Bahnhof Schöneweide, Johannisthal, Teile von Rudow, Gropiusstadt, Buckow, Marienfelde, Lichterfelde und Steglitz. Verknüpft diese Südtangente mit der S-Bahn in Schöneweide, Buckower Chaussee, Lankwitz und Steglitz und mit der U-Bahn in Zwickauer Damm, Johannisthaler Chaussee und Steglitz. Die vom M11 abweichende Strecke von Marienfelde nicht über Lichterfelde Ost, sondern über Lankwitz ergibt sich aus dem Ziel der Verknüpfung am Verkehrsknoten und Bezirkszentrum Steglitz.

Prio 2: Adlershof Karl-Ziegler-Straße – Ernst-Lau-Straße – durch den Südteil des Landschaftsparks Johannisthal/Adlershof – Akeleiweg – Johannisthal Sterndamm (anstelle der Senatsplanung Groß-Berliner Damm - S Schöneweide).

So ist Adlershof auch mit Johannisthal Süd, dem Ortskern Johannisthal und mit Rudow verbunden. Köpenick erhält direkten Anschluss an die Südtangente. Der Weg von der Wissenschaftsstadt Adlershof zum Verkehrsknoten Bahnhof Schöneweide und darüber hinaus ist nur wenig weiter.

Prio 3: S und U Steglitz – Grunewaldstraße – Königin-Luise-Straße – Clayallee – Grunewald Roseneck.

Schließt den Tangentenring im Westen als Grundnetz für die weitere Verdichtung des Straßenbahnnetzes. Verbindet das Bezirkszentrum Steglitz mit Dahlem, Schmargendorf, Grunewald und Halensee.

Die vorstehenden Tangentialtrecken bilden zusammen den Außenring von Nord-Charlottenburg über Süd-Tegel, Wittenau, Rosenthal, Niederschönhausen, Pankow, Heinersdorf, Weißensee, Hohenschönhausen, Falkenberg, Marzahn, Hellersdorf, Mahlsdorf, Köpenick, Adlershof, Johannisthal Süd, Gropiusstadt, Buckow, Marienfelde, Lankwitz, Steglitz, Dahlem, Grunewald bis Halensee. Über den Bahnhof Zoo sind auch Halensee und Nord-Charlottenburg verbunden, vorerst mit einem Umweg.

#### **6.4. Ergänzungs- und Verbindungsstrecken**

Prio 1: Rummelsburg Marktstraße – S Ostkreuz – Sonntagstraße – Wühlischplatz.

Schließt den Verkehrsknoten Ostkreuz an das Straßenbahnnetz an und ermöglicht dort das direkte Umsteigen.

Prio 3: S Köpenick Elcknerplatz – Borgmannstraße Ecke Seelenbinderstraße

Die Linien, die durch die Seelenbinderstraße fahren, erreichen dann den Verkehrsknoten Bahnhof Köpenick.

Prio 3: Köpenick Salvador-Allende-Straße (ab Ecke Fürstenwalder Damm) – Krankenhaus Köpenick – Siedlung Müggelschlösschenweg.

Kurzer Lückenschluss zwischen zwei Linienästen. Bindet das gesamte abgelegene Allendeviertel über das bestehende Netz an die Bahnhöfe Köpenick und Spindlersfeld sowie an die Köpenicker Altstadt umsteigefrei an. Übernimmt teilweise die Aufgaben der Buslinie X69.

Prio 3: Rahnsdorf Waldschänke – Ortskern Rahnsdorf (Variantenuntersuchung).

Ersetzt das Umsteigen an der Waldschänke, die am äußersten Rand von Rahnsdorf liegt, in den Bus. Erhöht die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit des stillgelegungsgefährdeten Streckenastes Bahnhof Friedrichshagen – Waldschänke.

Prio 3: Marienfelde Nahmitzer Damm – Stadtrandsiedlung Waldsassener Straße.  
Erschließt die Stadtrandsiedlung von den Bahnhöfen Lankwitz und Buckower Chaussee aus, auf anderen Wegen als heute die Busse M82, M77 und M11.

Prio 3: Marienfelde Nahmitzer Damm – Hildburghäuser Straße (bis Ecke Mariannenstraße).  
Verbindet die beiden von Steglitz nach Lichterfelde und Lankwitz – Marienfelde ausgehenden Strecken. Verbindet, wie heute der M11, die Südtangente mit dem Verkehrsknoten Lichterfelde Ost. Ermöglicht mehrere Linienführungen innerhalb dieser Ortsteile.

Der Senat plant, die Strecke am Bahnhof Schöneweide von der Unterführung Sterndamm in eine neue Unterführung in Fortsetzung der Brückenstraße zu verlegen. Damit ließen sich die Umsteigewege deutlich verkürzen, wenn die Haltestelle unter den S-Bahnsteigen angeordnet und direkt an diese angeschlossen würde. Stattdessen sind jedoch ein gesonderter Straßenbahntunnel und eine außerhalb liegende Haltestelle vorgesehen, so dass die Bahnsteige nur mit Umweg über den parallelen Fußgängertunnel erreichbar sein werden. Der Autoverkehr bekommt jedoch vier statt zwei Spuren in der Sterndammunterführung. Diese Planung ist so zu korrigieren, dass ein direkter kurzer Umsteigeweg entsteht.

Im Zielzustand müssen die meisten Ortsteile Straßenbahnverbindungen zur S-Bahn oder U-Bahn haben.

## 6.5. Gleisverbindungen

Sämtliche Neubaustrecken sind an die Bestandsstrecken, von denen sie abzweigen, mit Gleisverbindungen in alle Richtungen anzuschließen. Damit sollen planmäßige Änderungen der Linienführung und kurzfristiges Ausweichen bei Bauarbeiten und Störungen ermöglicht werden.

An Abzweigungen und Streckenkreuzungen im Bestandsnetz sind fehlende Gleisverbindungen in beiden Richtungen nachzurüsten. Das betrifft etwa 15 Stellen mit rund 25 doppelten Gleisverbindungen, zum Beispiel:

- Pankow, Pastor-Niemöller-Platz
- an der Kreuzung Schönhauser Allee/Bornholmer Straße
- an der Kreuzung Otto-Braun-Straße/Mollstraße
- an der Kreuzung Allee der Kosmonauten/Rhinstraße.

## 7. Liniennetzgestaltung

Das derzeitige Netz ist vorwiegend ein Achsenetz aus Radialen und Tangenten, bei dem sich die Linien kreuzen, ohne auf die kreuzende Strecke überzugehen. Das ist zwar einfach für die Betriebsführung (Umlaufplanung, Störungsübertragung), auch übersichtlich zu merken, erfordert aber häufigeres Umsteigen mit Wartezeiten und Umsteigewegen.

Anzustreben ist ein Netz mit mehr Direktverbindungen durch Linien, die mehr Endpunkte miteinander verbinden und sich auf Teilstrecken überlagern. Das ist für die Fahrgäste komfortabler, weil weniger Umsteigen erforderlich ist.

Beispiele für fehlende nachgefragte umsteigefreie Verbindungen im heutigen Streckennetz sind:

- Rosenthal – Französisch Buchholz
- Weißensee – Langhansstraße - Prenzlauer Allee
- Alt Hohenschönhausen – Warschauer Straße
- Weißensee – Roederplatz – Lichtenberg Herzbergstraße
- Oberschöneweide – Adlershof.

Auch die vorhandenen Gleise in der Alten und Neuen Schönhauser Straße sollten wieder planmäßig befahren werden, zum Beispiel von einer Linie Oranienburger Straße – Greifswalder Straße.

## **8. Fahrzeuge**

Wir fordern eine ständige hohe Zuverlässigkeit der Fahrzeuge durch ausreichende Wartung und ständig verfügbare Reserven.

Für die notwendigen Angebotsverdichtungen und Streckenneubauten werden viele zusätzliche Straßenbahnfahrzeuge gebraucht. Wir erwarten ein deutlich größeres Engagement des Senats, des VBB und des Abgeordnetenhauses beim rechtzeitigen Entwickeln, Beschaffen und Finanzieren neuer Straßenbahnfahrzeuge in ausreichender Anzahl.

Für alle Neufahrzeuge fordern wir eine material- und gewichtssparende, lärmarme und nichtdröhnende Bauweise sowie als Qualitätsstandard barrierefreien Eintritt, ausreichend bemessene Türen und Türbereiche, hohen Sitzkomfort mit ausreichender Beinfreiheit, großzügige Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle und Rollatoren sowie Fahrgastinformation in Echtzeit.

Neu zu beschaffen sind vorwiegend Einrichtungsfahrzeuge, denn sie bieten mehr Sitzplätze, ermöglichen eine bessere Raumaufteilung und sind preisgünstiger. Sie sollen mit Rückfahreinrichtung zum Rangieren ausgerüstet sein.

Die Fahrzeuge sollen nicht länger als etwa 40 m sein, damit keine „fahrenden Wände“ die querenden Fußgänger übermäßig behindern.

Ein Teil der Fahrzeuge soll mit Schienenschmiereinrichtungen ausgerüstet werden, um in Kurven den Lärm zu vermindern.

## **9. Angebot, Fahrplan, Kennzeichnung**

Wir wollen einen angebotsorientierten Fahrplan unter Berücksichtigung der erreichbaren Nachfrage

- mit dichtem Takt, so dass es keine langen Wartezeiten gibt,
- mit vielen umsteigefreien, übersichtlichen und weitgehend gleichbleibenden Linien
- an allen Wochentagen
- zu allen Tageszeiten, auch früh morgens, spät abends und nachts.

Damit die Straßenbahnhaltestellen von weitem deutlich erkennbar sind und sich von Bushaltestellen unterscheiden, sollten sie künftig mit einem weißen „T“ auf rotem Grund gekennzeichnet werden. Das „T“ steht für die in vielen Sprachen gebräuchliche Bezeichnung „Tramway“ und könnte auch als Piktogramm in Kundenfahrplänen, Liniennetzen und Prospekten verwendet werden. Ebenso steht das „M“ als Abkürzung von „Metro“ weltweit für Stadtschnellbahnen, die meist als U-Bahn oder auch als Hochbahn ausgeführt sind. Das weiße „M“ auf blauem Grund sollte anstelle des weißen „U“ auf blauem Grund als Stationskennzeichen und Piktogramm für die Berliner Metro, die derzeit als U-Bahn bezeichnet wird, eingeführt werden. Die Linienbezeichnung „Metro“ für die Straßenbahn (und für den Bus) ist irreführend, insbesondere für ausländische Fahrgäste, und abzuschaffen.

## **10. Umsetzung**

Die vorstehend genannten Maßnahmen organisatorischer und baulicher Art sind wesentlich schneller zu planen und umzusetzen als der Senat das gegenwärtig betreibt. Dazu müssen die personellen Planungskapazitäten deutlich erweitert werden. Die Finanzierung ist abzusichern, wie im „Leitbild Mobilität in Berlin“ dargelegt.