

Am 22. Juni 1865 nahm die erste (Pferde-)Straßenbahn Deutschlands den Betrieb auf – in Berlin, auf der Teilstrecke Charlottenburg, Spandauer Straße–Brandenburger Tor. Ab 28. August desselben Jahres fuhren die Bahnen dann auch bis in die Berliner Mitte zum Kupfergraben. 1865 ist also das Geburtsjahr der Berliner Straßenbahn. Seit nahezu eineinhalb Jahrhunderten prägt dieses Nahverkehrsmittel die Stadt. Und wird von ihr geprägt – glanzvoller Aufstieg in der Hauptstadt des Kaiserreichs, Elektrifizierung zu „Funkenkutschen“, Höhepunkt in den „Goldenen Zwanzigern“, Zerstörungen während zweier Weltkriege, behinderter und schließlich getrennter Betrieb im geteilten Berlin, die Abschaffung der Straßenbahn in West-Berlin ... Nach Höhen und Tiefen ist die Berliner Straßenbahn wieder ein bedeutendes, modernes, unverzichtbares Nahverkehrsmittel.

Im kommenden Jahr wird das Jubiläum „150 Jahre Straßenbahn in Berlin“ Anlass sein, auf die lange Geschichte der Berliner Straßenbahn zurückzublicken, über ihre Gegenwart und über ihre Zukunft zu berichten. Der folgende Beitrag konzentriert sich auf die Entwicklung seit der Wiedervereinigung, bietet Ausblicke auf mögliche künftige Perspektiven und gibt in diesem Sinne eine Einstimmung auf das große Jubiläum.

JÜRGEN SEMBER, Berlin; RAINER DÖGE, Berlin; NICOLAS FAVEY, Berlin

Die Berliner Straßenbahn vor dem großen Jubiläum

Die Berliner Straßenbahn von 1989 bis 2004

Unmittelbar nach 1989 schien die Ost-Berliner Straßenbahn in westlichen Kreisen der Inbegriff von „Opas Straßenbahn“ zu sein. Entsprechend abfällig äußerten sich die politischen Lokalgrößen und Experten des Westens in den ersten Planspielen: In rund 15 Jahren sollte die Straßenbahn aus der zukünftigen Hauptstadt verschwunden sein. Stattdessen sollten Niederflurbusse fahren und neue U-Bahn-Strecken gebaut werden. Doch der Investitionsstau in der DDR war in allen Bereichen so gewaltig, dass die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel blieb.

Durch die Sanierung und die Wiedereröffnung der S-Bahn-Strecken und den Durchzug von vielen U-Bahn-Linien war der Westen relativ gut erschlossen. Im Ostteil war die Straßenbahn auf den Korridoren zwischen den S-Bahn-Strecken dagegen als Hauptverkehrsmittel unersetzbar. An der grundlegenden Sanierung

des bestehenden Streckennetzes führte kein Weg vorbei. Außerdem wollte der Senat Netzerweiterungen in den Westen, um die Straßenbahnhauptlinien aus dem Osten mit den westlichen U-Bahn-Linien zu verknüpfen und so die Teilung der Verkehrsnetze zu überwinden. 1993 beschloss der Senat daher ein 1,5 Milliarden Euro schweres Investitionsprogramm mit Neubaustrecken von 58 Kilometern Länge. Am 14. Oktober 1995 fuhr tatsächlich wieder eine Straßenbahn in West-Berlin – 28 Jahre, nachdem man das Verkehrsmittel dort verabschiedet hatte. Der letzte Zug war am 2. Oktober 1967 auf der Linie 55 gefahren.

Für die nächsten Jahre gab es in Berlin eine deutliche Zielsetzung: Der Autoverkehr sollte durch das Angebot eines attraktiven Nahverkehrsnetzes gebändigt werden. Neue Straßenbahnstrecken sollten die Fahrgäste anlocken und gleichzeitig die Stadtentwicklung nachhaltig beeinflussen. Doch im konkreten Alltagsgeschäft fand sich diese Linie kaum wieder. Während die Lücken-

Bild 1 Das am 2. Juli 1990 in der Endstelle Hackescher Markt aufgenommene Foto widerspiegelt die damals typische Fahrzeugsituation: Es dominieren Tatra-Züge, doch Reko-Züge sind auch noch im Einsatz. (Foto Michael Günther)



Bild 2 Volksfeststimmung an der Bösebrücke. Am 14. Oktober 1995 feierten die Berliner die Eröffnung der ersten Neubaustrecke im ehemaligen West-Berlin zum Louise-Schroeder-Platz.

(Foto Michael Günther)



schlüsse im Straßenbau schnell und zügig umgesetzt wurden, tauchten bei S-Bahn- und Straßenbahn-Projekten immer neue Hindernisse auf. Zunächst kam es wegen vieler Proteste zu einem politischen Stillstand, der den Bau von neuen Strecken hinderte. Immerhin hatte man in Berlin aber an einigen Stellen tatsächlich mit Bauarbeiten begonnen: In der Leipziger Straße und auf der Oberbaumbrücke liegen schon ungenutzte Neubaugleise, und vom Potsdamer Platz bis zum Kulturforum ist sogar eine Trasse freigehalten.

Der Erhalt und die Sanierung des Bestandnetzes waren relativ umstritten. Hierfür wurden schließlich über eine Milliarde Euro investiert. Es entstanden vom Autoverkehr abgetrennte Trassen, Ampelvorrangschaltungen sowie moderne Haltestellenanlagen und Anzeigen des Fahrgastinformationssystems DAISY. Das Verkehrsmittel Straßenbahn bewies sich im Verhältnis zur U-Bahn als kostengünstig und modern. Die Berliner Straßenbahn gilt im In- und Ausland inzwischen als Vorzeigeobjekt. Beispielsweise betreuen die Berliner Experten der BVG den Neubau eines großen Straßenbahnnetzes für die Olympiastadt Athen.

Bild 3 Am 1. Juni 1996 feierte man in Köpenick den Abschied der Reko-Züge aus dem Plandienst. Ein girlandengekränzter Zwei-Richtungs-Zug steht abfahrtsbereit vor dem Betriebshof Köpenick.

(Foto Michael Günther)



Doch wurde die Sanierung an einigen Stellen bisher nicht dazu genutzt, teilweise anachronistische Situationen aus DDR-Zeiten zu beseitigen. In Alt-Mahlsdorf fährt die Straßenbahn auf neuen Schienen eingleisig in Seitenlage teils dem Autoverkehr entgegen. An vielen Stellen steckt die Tram mangels intelligenter Ampelschaltung weiter im Stau fest. An anderen Stellen wäre der Platz für besondere Bahnkörper vorhanden gewesen. Doch anstatt diese anzulegen, wurden die Gleise – bei ähnlich hohen Kosten – wieder im Straßenraum verlegt.

Im Jahre 1989 bestand der Straßenbahnfuhrpark aus insgesamt 1062 Trieb- und Beiwagen. Diese waren in sechs Betriebswerkstätten beheimatet und wurden in einer Zentralwerkstatt gewartet. Heute haben nur die Betriebshöfe Marzahn, Lichtenberg und Köpenick noch Instandhaltungsfunktionen; Weißensee und Schöneweide wurden demgegenüber zu reinen Stützpunkten für Reinigung und Wartung. Das Depot Niederschönhausen dient inzwischen als Abstellbahnhof, unter anderem für historische Straßenbahn-Fahrzeuge. Vor allem in Köpenick und Pankow verkehrten noch ältere Typen, insbesondere die sogenannten Reko-Fahrzeuge, ansonsten traf man die Tatra-Typen KT4D, KT4Dt und T6A2/B6A2. Nach Verbesserung der Stromversorgung wurden die älteren Fahrzeuge sukzessive durch moderne und größere Einheiten ersetzt. 1996 quittierte der letzte Altbauzug den Dienst. Zwischen 1993 und 1997 wurden die jüngeren Tatra-Fahrzeuge für den Einsatz im neuen Jahrtausend modernisiert. Die Fahrzeuge erhielten auch einen sonnengelben Anstrich statt der bisherigen Rot-Orange mit Elfenbeinbeige. Außerdem bestellte die BVG 1992 als Ersatz für die kleinteiligen Altbaufahrzeuge 120 Niederflurgelenkwagen des Typs GT6N bei AEG. Die letzten 15 Fahrzeuge dieses Typs wurden als Zwei-Richtungs-Wagen ausgeliefert. Bis Ende 2002 kamen dann nochmals 30 Zwei-Richtungs-Wagen des Typs hinzu.

Die Berliner Straßenbahn von 2004 bis 2014

Das Verkehrsangebot wurde im Dezember 2004 durch die Einführung des Metrolinienkonzeptes optimiert. Nach der Verlängerung der ersten Strecke im Westteil der Stadt zum Virchow-Klinikum am 25. Oktober 1997 ging am 28. Mai 2006 eine zweite Strecke im alten Westteil in Betrieb. Sie führt von der Eberswalder Straße entlang der Bernauer Straße in Wedding zum



Bild 4 Anfang April 2006 laufen am Endpunkt Nordbahnhof die letzten Arbeiten; am 28. Mai 2006 konnte die Neubaustrecke durch die Bernauer Straße eröffnet werden.

(Foto Michael Günther)

S-Bahnhof Nordbahnhof an der Invalidenstraße in Mitte. Nach der ersten Anbindung der Straßenbahn an den Alexanderplatz im Dezember 1998 erfolgte die zweite wichtige Anbindung über die Dircksenstrasse am 30. Mai 2007. Die Neubaustrecke führt vom Prenzlauer Tor über die Karl-Liebnecht-Straße zur Dircksenstrasse am Alexanderplatz. Die bisher genutzte Strecke zum Hackeschen Markt in der Alten und Neuen Schönhauser Straße wird seitdem nicht mehr im Linienverkehr betrieben, aber weiterhin als Betriebsstrecke genutzt.

Zur Erschließung der Wissenschaftsstadt Adlershof entstand eine Streckenverlängerung vom S-Bahnhof Adlershof bis zur Karl-Ziegler-Straße. Die neue Strecke wurde am 4. September 2011 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung in Betrieb genommen. Die Linien 60 und 61 verbinden Adlershof, Köpenick und Friedrichshagen; die Linie 61 bietet sogar einen Anschluss bis Rahnsdorf, Waldschänke. Darauf, dass eine Verbindung zwischen Adlershof, Karl-Ziegler-Straße, und S-Bahnhof Schöneweide Sinn machte, wird noch zurückzukommen sein.

Das Jahr 2008 stand ganz im Zeichen der neuen Fahrzeuggeneration FLEXITY Berlin. Die von Bombardier Transportation im Werk Bautzen gefertigten Vorserienfahrzeuge wurden am 22. September 2008 unter dem Motto „FLEXITY Berlin – Eine für Alle“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Seit dem 20. Oktober 2008 befinden sich die Fahrzeuge im täglichen Fahrgasteinsatz. Am 29. Juni 2009 stimmte der Aufsichtsrat der BVG der Beschaffung von 99 Straßenbahnen vom Typ „FLEXITY Berlin“ mit einem Investitionsvolumen in Höhe von maximal 305,3 Millionen Euro zu.

Mit der neuen Straßenbahn-Generation FLEXITY Berlin sollen Tatra-Fahrzeuge sukzessive ersetzt werden. Heute sind noch 145 Tatra-Fahrzeuge im Betrieb eingesetzt (Stand: Februar 2014). Der Ersatz der Tatra-Fahrzeuge durch die FLEXITY Berlin in Kombination mit dem weiteren Einsatz der heute schon betriebenen Niederflurfahrzeuge des Typs GT6 führt zu Betriebskostensenkungen bei der BVG sowie zu einer wesentlichen Steigerung der Attraktivität für die Fahrgäste und stellt mittelfristig eine 100-prozentige Barrierefreiheit im Straßenbahnnetz Berlins her.



Bild 5 Seit Dezember 1998 fährt die Straßenbahn wieder über den Alexanderplatz.

(Foto Michael Günther)