

■ Berlin

120 Jahre elektrische Straßenbahn in Berlin

aus SIGNAL 04/2001 (Juli-August 2001), Seite 6 (Artikel-Nr: 10002015)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Die IGEB fordert verstärkte Anstrengungen zum Ausbau des Berliner Straßenbahn-Netzes.

Die elektrische Straßenbahn ist eine Berliner Erfindung. Am 16. Mai 1881 ließ die Firma Siemens & Halske die weltweit erste mit Strom betriebene Straßenbahn vom Bahnhof Lichterfelde Ost zur Hauptkadettenanstalt (heute Bushaltestelle Bundesarchiv) rollen. Die Entwicklung verlief schnell: Nach einer »Überzeugungsphase" wurde ab 1894 in acht Jahren das gesamte Berliner Netz elektrifiziert.

Heute kommt der Wiederaufbau der Straßenbahn im Westteil der Stadt schleppend voran. In den elf Jahren seit der Vereinigung erreichte die Tram erst mit einer Streckenverlängerung (Wedding) wieder den Westteil. Dabei sind die Vorteile der Straßenbahn unumstritten. Sie kann im Vergleich zur U-Bahn mit einem Zehntel der Kosten und in wesentlich kürzerer Zeit realisiert werden. Bei Umstellung von Bus- auf Straßenbahnbetrieb sind aufgrund des höheren Komforts und der höheren Reisegeschwindigkeit Fahrgastzuwächse um 50 Prozent und mehr keine Seltenheit und das bei gleichzeitig niedrigeren Betriebskosten als eine vergleichbare Buslinie.

Der Berliner Senat beabsichtigt inzwischen zwar den weiteren Ausbau der Straßenbahn, eine eindeutige Trendwende vom kostenträchtigen und wenig wirtschaftlichen U-Bahnbau hin zum effizienteren Straßenbahnbau ist offenbar nicht beabsichtigt. In der zur Zeit diskutierten Entwurfsfassung des Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr sind für die Straßenbahn lediglich 33 Kilometer Neubaustrecken bis 2015 vorgesehen. Das entspricht nur 2,2 Kilometer Neubaustrecke pro Jahr bei einem derzeitigen Gesamtnetz von rund 175 Kilometer.

Aus Sicht der IGEB ist dies nicht ausreichend. Um der Verkehrsprobleme Herr zu werden, müssen mehr Strecken geplant und schneller realisiert werden. Gerade auch entlang von hochbelasteten Buslinien ist schon aus wirtschaftlichen Gründen die Einführung der Straßenbahn sinnvoll. So kann zum Beispiel mit einer durchgehenden Verbindung Lehrter Bahnhof - Regierungsviertel - Potsdamer Platz - Hallesches Tor - Hermannplatz - Baumschulenweg eine neue innerstädtische Direktverbindung geschaffen werden, von der viele Berliner profitieren würden und die wegen ihrer hohen Auslastung auch einen wirtschaftlicheren Betrieb als entsprechende Buslinien ermöglichen würde.

Ein Hinweis in eigener Sache: Wenn Sie ältere Pressedienste des Berliner Fahrgastverbandes IGEB suchen, finden Sie eine komplette Sammlung im Internet: www.igeb.org.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002015>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



Schon damals ein schwerer Fehler: Die Abschaffung der Straßenbahn in West-Berlin. Ebenfalls ein schwerer Fehler ist das jetzige Zögern beim Wiederaufbau eines Gesamtberliner Netzes. (Foto: BVG-Archiv)