

Berlin wählt - das BÜNDNIS PRO STRASSENBAHN fordert:**Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes !**

Seit der Wiedervereinigung unserer Stadt verspricht man den Berlinerinnen und Berlinern den Ausbau der Straßenbahn. Jede Menge Strecken wurden geplant, Gleise schon eingebaut, Trassen beim Straßenbau freigehalten. Viel passiert ist ansonsten leider nicht.

Dabei sind die wenigen Strecken, die seit 1990 nach langer Diskussion endlich gebaut wurden, alle äußerst erfolgreich. Die Fahrgastzahlen sind stark angestiegen, und der betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen ist hoch. Zu den Vorteilen der Straßenbahn gehören Leistungsfähigkeit, Barrierefreiheit und Umweltfreundlichkeit sowie Straßenbahnbau als Chance für Stadtgestaltung und Aufenthaltsqualität. Dennoch wird seit Jahren keine Planung fertig oder gar mit dem Bau begonnen.

FANGT ENDLICH AN !

Der Bau neuer Straßenbahnstrecken bleibt deutlich hinter den Zielen aller Koalitionsverträge zurück. Deshalb ist für die nächsten fünf Jahre als Aufgabe nachdrücklich festzuhalten: Mobilität und Verkehr der wachsenden Stadt Berlin können mit dem Ausbau der Straßenbahn zielgerichtet und kosteneffizient bewältigt werden. So lassen sich in einem überschaubaren Zeitraum die Verkehrsangebote für große Teile der Stadt verbessern und sind beachtliche Fahrgastzuwächse möglich.

Die nachstehend aufgeführten Trassenkorridore führen zu erheblichen verkehrlichen Verbesserungen und ermöglichen zugleich die Beseitigung städtebaulicher Missstände. Zugleich werden mittelfristig der Landeshaushalt durch Einsparungen im Betrieb und effizienteren Mitteleinsatz entlastet, die Elektromobilität gestärkt und der Klimakrise entgegen-gewirkt.

Folgende Strecken und Korridore sind deshalb in den nächsten fünf Jahren (Legislaturperiode) prioritär zu entwickeln:

A. Strecken mit absehbarem Realisierungshorizont

Bei diesen Strecken wird der Planungsprozess bis zur Baureife abgeschlossen und ein zügiger Baubeginn angestrebt. Es sind in den letzten Jahren bereits Planungsphasen abgeschlossen worden bzw. sind sie gegenwärtig in weiterer Planung. Bevorzugt werden dabei die Strecken, für die der Planungsprozess am weitesten fortgeschritten ist (Planungsstand Anfang 2026):

1. Straßenbahnanbindung Ostkreuz (im Planfeststellungsverfahren);
2. Straßenbahnausbau im Ortskern Mahlsdorf (im Planfeststellungsverfahren);
3. Turmstraße–Mierendorffplatz–Jungfernheide (Entwurfsplanung);
4. S+U-Bahnhof Warschauer Straße–Hermannplatz (Entwurfsplanung);
5. Alexanderplatz–Potsdamer Platz / Kulturforum (Wiederaufnahme, Entwurfsplanung);
6. Erschließung Neubaugebiet Blankenburger Süden (Vorplanung);
7. Tangentialverbindung Pankow–Heinersdorf–Weißensee (Vorplanung);

8. S-Bahnhof Schöneweide–Sonnenallee–Hermannplatz–Potsdamer Platz (M41, Grundlagenermittlung);
9. Erschließung Neubaugebiet Elisabethaue (beide Strecken: M1 und 50, Grundlagenuntersuchung/Aktualisierung Nutzen-Kosten-Untersuchung);
10. Erschließung Alte Schäferei und Buchholzer Norden (Grundlagenermittlung);
11. Johannisthal–U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee als erster Abschnitt der Straßenbahn-Südtangente (Wiederaufnahme, Grundlagenermittlung);
12. Jungfernheide–Urban Tech Republic (ehem. Flughafen TXL)–Kurt-Schumacher-Platz (Grundlagenermittlung);
13. Urban Tech Republic–Insel Gartenfeld–Wasserstadt Spandau–Bahnhof Spandau mit Abzweig in Richtung der U-Bahnhöfe Haselhorst oder Paulsternstraße (Grundlagenermittlung);

B. Korridore mit hohem Bedarf

Für folgende Strecken/Korridore ist der Planungsprozess aufzunehmen und kontinuierlich fortzuführen, so dass in den folgenden Jahren (nachfolgende Legislaturperiode) eine Baureife erreicht werden kann. Es handelt sich hierbei um die Fortsetzung von Strecken mit absehbarer Umsetzung sowie um Korridore mit dem höchstem Bedarf nach einer Verbesserung des ÖPNV in bestehenden Stadtquartieren und Neubaugebieten. Aufgrund der Fülle der Strecken kann eine weitere Priorisierung vorgenommen werden:

14. Potsdamer Platz/Kulturforum–Kleistpark–Rathaus Steglitz (M48/M85);
15. Potsdamer Platz–Wittenbergplatz/Zoologischer Garten;
16. (Alexanderplatz–) Spittelmarkt–Lindenstraße–Hallesches Tor–Mehringdamm;
17. Pankow–Wollankstraße–Turmstraße (M27) / Europa-City–Hauptbahnhof und Mierendorffplatz–Luisenplatz;
18. Rosenthal–Märkisches Viertel–Kurt-Schumacher-Platz als Straßenbahn-Nordwesttangente;
19. Bahnhof Spandau–Heerstraße (Erschließung Wilhelmstadt/Rudolf-Wissell-Siedlung);
20. Bahnhof Spandau–Falkenhagener Feld;
21. Bahnhof Zoologischer Garten–Ernst-Reuter-Platz–Bahnhof Westend–Bahnhof Spandau;
22. Bahnhof Zoologischer Garten–Kantstraße–Theodor-Heuss-Platz–Heerstraße;
23. Virchow-Klinikum–Beusselstraße–Bahnhof Zoologischer Garten;
24. Rathaus Steglitz–Lankwitz–Marienfelde–Buckow–U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee;
25. Rathaus Steglitz–Hindenburgdamm–Goerzallee / Thermometer-Siedlung–Bahnhof Lichtenfelde Süd;
26. Nalepastraße / An der Wuhlheide–Rummelsburger Landstraße–Blockdammweg;
27. S+U Warschauer Straße–Ostbahnhof;
28. S+U Hermannstraße–Buckow Süd;
29. Lankwitz–U-Bahnhof Alt-Mariendorf–Lichtenrade.

C. Korridore für Trassenfreihaltung (weiterer Bedarf)

Für alle weiteren Korridore aus dem Zielnetz 2050 des Bündnisses Pro Straßenbahn ist eine verbindliche Trassenfreihaltung abzusichern.

Bis auf die Verlängerung der Strecke vom Berliner Hauptbahnhof bis zum U-Bahnhof Turmstraße, wo seit dem 09.09.2023 die M 10 fährt und die Nachfrage weit über den Erwartungen liegt, hat die jetzige Koalition ausnahmslos alle anderen Ziele verfehlt! Das muss sich in der nächsten Legislaturperiode nachhaltig ändern. Denn es wird immer dringlicher, in Berlin mit annähernd 4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern statt teurer und langwieriger U-Bahn-Verlängerungen für 1/10 des Geldes und einen Bruchteil der Zeit das Berliner Straßenbahnnetz auszubauen. Auch als attraktiver Ersatz für überlastete und energie-intensivere Busverkehre, die im Übrigen dringend in den Außenbezirken für die Anbindung neuer Wohnquartiere benötigt werden, solange dort noch keine Straßenbahnen fahren werden.

Das Bündnis Pro Straßenbahn fordert weiterhin:

- Die Optimierung der Organisationsstruktur und die Erweiterung der Planungskapazitäten;
- Die umgehende Verankerung des Straßenbahnzielnetzes in den Berliner Planwerken sowie Sicherung von Flächen für Betriebshöfe; Berücksichtigung des Zielnetzes bei den anstehenden Brückenneubauten;
- Die Realisierung der Ausbaustufen 1 bis 3 des Straßenbahnnetzes bis zum Jahr 2030;
- Schaffung von konsequentem Vorrang für die Straßenbahn;
- Eine bessere Öffentlichkeitsarbeit.

Berlin verfügt über hervorragende Voraussetzungen, um die Straßenbahn als leistungsfähiges, modernes und klimafreundliches Verkehrsmittel weiter auszubauen. Trotzdem kommt der Netzausbau seit Jahren langsamer voran als in vielen anderen europäischen Städten, die längst eine regelrechte „Renaissance der Straßenbahn“ erleben.

Deshalb müssen sich Politik und Verwaltung bei der Planung und dem Bau von Straßenbahnstrecken endlich so aufstellen, dass zentral koordiniert wird und eine in der Verwaltung weisungsbefugte Leitungsperson die Lenkung als Hauptaufgabe übernimmt. Die einzelnen Leistungsphasen bedürfen einer organisatorischen Straffung und einer adäquaten personellen Ausstattung. Ursachen für Verzögerungen sind seit Jahren bekannt. Sie müssen endlich beseitigt sowie Planungs- und Umsetzungsrückstände aufgeholt werden.

Für die Gesamtplanung und die einzelnen Neubaustrecken sollten Zielvereinbarungen mit allen Beteiligten, mit zu erreichenden Meilensteinen und einem Controlling, das diesen Namen verdient, selbstverständlich sein.

Und für die Neubaustrecken muss es eine Projektorganisation geben, die aus Mitgliedern der zuständigen Senatsverwaltungen, der BVG, den Leitungsbetrieben (Wasserbetriebe, Stromnetz Berlin, Telekom, Gasag), den jeweils betroffenen Bezirken (Bau, Grünflächenämter, Denkmalschutz), Polizei, Feuerwehr sowie externen Planungsbüros besteht. Das ermöglicht die Bündelung der Straßenbahnplanung mit effizienten Abstimmungsprozessen, zielorientiertem Arbeiten und verbindlichen Arbeitsabläufen. Der Weg bis zum Planfeststellungsverfahren muss geebnet und verkürzt werden.

Gegenüber der Öffentlichkeit sind die positiven Effekte der Straßenbahn im Allgemeinen und die konkreten Vorteile der einzelnen Strecken im Speziellen zu bewerben. Es ist hierzu eine wirkungsvolle Imagekampagne zu entwickeln und kontinuierlich zu betreiben.

Berlin, 23.07.2026

Christfried Tschepe
Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.
S-Bahnhof Lichtenberg, Weitlingstraße 22, 10317 Berlin

im Auftrag des

BÜNDNIS PRO STRASSENBAHN

- ACE Auto Club Europa e. V., Kreis Berlin
- AG Verkehr des Moabiter Ratschlags e.V.
- Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.
- Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V., Region Berlin-Brandenburg
- Bündnis 90/Die Grünen Berlin
- BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Berlin e.V.
- Changing Cities Berlin
- Deutscher Bahnkunden-Verband e.V., Regionalverband Berlin
- Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin
- Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus von Berlin
- FUSS e. V., Fachverband Fußverkehr
- Grünzüge für Berlin
- 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
- Verband Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI)
- ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Bündnis Pro Straßenbahn: Forderungen an die Berliner Landespolitik und den Senat für die Wahlperiode
2026 – 2031

<https://prostrassenbahn-berlin.de/>

Zielnetz 2050: <https://prostrassenbahn-berlin.de/zielnetz-2050-erschiene/>