



50 Jahre STRASSENBAHN MAGAZIN
München 1970
Wie der U-Bahn-Bau
die Tram veränderte



Aufbruch in Bremen
Neue Strecken, neue
Bahnen, neues Depot

April 2020
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Zeitreise in Lissabon



Tram-Sehnsuchtsort
heute und vor 30 Jahren

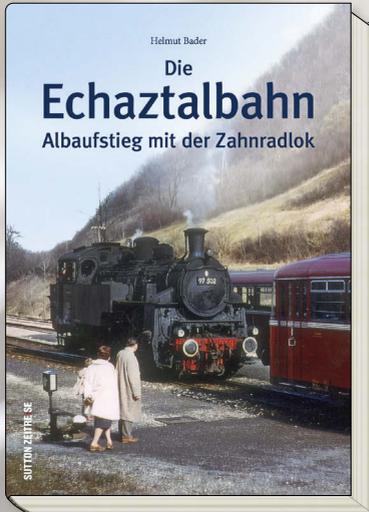
Die große Welt der Endstationen

Schleifen, Dreiecke,
Stumpfwendeanlagen



- Endstellen-Typologie
- Varianten und Sonderfälle
- Betriebsabläufe

Einsteigen, bitte!



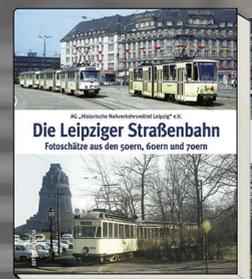
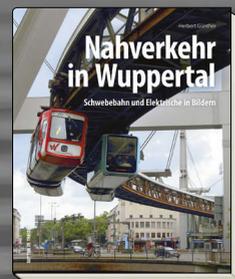
NEU

128 Seiten · ca. 100 Abb.
ISBN 978-3-96303-212-7
€ [D] 19,99

Mit der 1892 eingeweihten Echaztalbahn gelang der Württembergischen Staatsbahn ein technisches Meisterstück: die Überwindung des Albanstiegs mit dem Zahnradabschnitt zwischen Honau und Lichtenstein. Mit kurzweilig kommentierten Fotos zeichnet Helmut Bader die Geschichte der Strecke.

Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf www.suttonverlag.de/autorensuche



Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE

NEU

160 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-171-7
€ [D] 24,99

Mit über 200 brillanten Fotografien lädt dieser Bildband zu einer spannenden Reise durch vier Jahrzehnte Bahngeschichte in Rheinland-Pfalz ein. Die beeindruckenden Bilder dokumentieren den Wandel der Züge und Schienenfahrzeuge, die Strecken und natürlich die Schönheit der Landschaft rund um den Westerwald und das Pfälzer Bergland. Ein Muss für Bahnliebhaber, Technikfans und alle, die sich für den Bahnverkehr in Rheinland-Pfalz interessieren.



JETZT UNTER SUTTONVERLAG.DE
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

SUTTON



Schützen wir das Tram-Erbe!?

Und da war es passiert: Beim Sturmtief „Sabine“ kippte am 10. Februar 2020 im Hannoverschen Straßenbahn-Museum (HSM) ein Baum um und riss dabei einen Oberleitungsmasten mit sich. Noch schlimmer: Der Baum samt Mast stürzte auf das B-Teil des Rheinbahn-GT6 2304; der Wagen erlitt wahrscheinlich Totalschaden.

Der Typ des DÜWAG-Gelenkwagens ist im Museum zwar neben dem Düsseldorfer Tw 2304 auch in Form von Hannovers 503 und des Wiener Lizenzbaus 4783 vertreten. Und als Gelenkwagen mit Jakobs-Drehgestell verfügt das Museum außerdem über den Karlsruher DWM-Achtachser 206. Doch das Beispiel zeigt in beklammernder Art, wie leicht die wertvollen Museumsstücke unter freiem Himmel verloren gehen können. Nicht nur der sich schleichend durch die Wagenkastenhülle

fressende Rost ist ein Feind jedes nicht wettergeschützt abgestellten Wagens, auch Naturgewalten können quasi über Nacht riesige Schäden anrichten.

Für große Sammlungen wie die beim HSM ist es freilich ein kaum zu bewältigender Kraftakt, alle „Schätzchen“ unter Dach zu bringen. Doch ist dies jede Anstrengung wert, zumal Abstellhallen die aufwendigsten und teuersten Projekte der oft nur mit knappen Finanzen ausgestatteten Vereine sind. Das kann auch nur mit breiter Unterstützung gelingen – Unterstützung von Straßenbahnfreunden, aber nicht vielleicht ebenso durch die öffentliche Hand?

Übrigens: Der Wehminger Verein hat für die Beseitigung der jüngsten Unwetterfolgen ein spezielles Spendenkonto eingerichtet.

Vielleicht möchten Sie, liebe Leser, mithelfen?

Zuwendungen bitte an
HSM e.V., Konto (IBAN):
DE36 2504 0066 0306 8707 03;
Commerzbank Hannover;
Infos: tram-museum.de



Michael Sperl
Verantwortlicher
Redakteur
STRASSENBAHN
MAGAZIN

Bei den Aufräumarbeiten auf dem Museums-Gelände in Wehmingen wurde das gesamte Ausmaß der Schäden am Düsseldorfer Triebwagen 2304 sichtbar

RENÉ JONZECK/
CHRISTOPH HEUER



Wen sehen Sie in der Pflicht zur Bewahrung verkehrshistorischer Zeugnisse? Ist es eine öffentliche Aufgabe oder die von Vereinen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum auf Seite 73).



TITEL Schleife, Dreieck, Stumpfendstelle: Die große Welt der Straßenbahn-Wendepunkte . . 22

► Betriebe

■ Wandel an der Weser TITEL 16

Modernisierung in Bremen – Mit einem Komplettneubau des Gröpelinger Depots, Um- und Ausbauplänen im Streckennetz sowie neuen Avenio-Niederflurbahnen möchte sich die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) fit machen für die Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte

■ Drehen, wenden und pausieren TITEL 22

Straßenbahn-Wendepunkte – Die Gestaltung und Ausprägung der Linienenden ist von zahlreichen Randbedingungen abhängig; Neben der Frage der einzusetzenden Fahrzeuge und der vorhandenen Infrastruktur ist vor allem die erforderliche Leistungsfähigkeit maßgeblich für die Konzeption von Endpunkten. Ein Überblick über die verschiedenen Varianten, Teil 1

■ Aus dem Boden gestampft 36

Usbekistan: Neue alte Tram in Samarkand – In absoluter Rekordzeit von nur sieben Monaten hat die Stadt Samarkand ein neues Straßenbahnsystem aufgebaut. Mittlerweile gibt es zwei Linien – mit Gleisen und Fahrzeugen von der stillgelegten Straßenbahn der usbekischen Hauptstadt Taschkent.



► Fahrzeuge

■ Einheitstypen für den Osten 40

Fahrzeugentwicklung bei Obussen, Teil 3 (DDR-Gebiet ab 1950) – An dem bereits vor dem Zweiten Weltkrieg beschrifteten Weg zur Vereinheitlichung der Obus-Bauarten hielt der im Osten zuständige LOWA Waggonbau Werdau fest. Doch rollten im Rahmen politischer Beschlüsse bald tschechoslowakische Typen bei den Obus-Betrieben der DDR

■ Zweirichter mit türloser Seite 46

Gmundener Großraumtriebwagen von 1961 – Die erste Fahrzeug-Neubeschaffung im oberösterreichischen Gmunden nach 50 Jahren bot neben einem deutlichen Modernisierungsschub auch eine viel höhere Kapazität gegenüber den alten Zweiachsern. Es sollte der einzige Zweirichtungs-Großraumwagen mit den für die DÜWAG-Gelenkwagen 1956 entwickelten schräggestellten Frontscheiben bleiben



■ Allerlei Leipziger Allerlei 48

Arbeitswagen in Leipzig – Eine schier unerschöpfliche Vielfalt herrschte lange Zeit bei den Leipziger Verkehrsbetrieben im Bereich der Arbeitsfahrzeuge. Gefährte für Gleispflege, innerbetrieblichen Transport und Fahrerschulwagen tummelten sich. Ein Rückblick auf die frühen 1980er-Jahre





Bremen: Wandel bei Fahrzeugen und Infrastruktur 16



Lissabon: Straßenbahn-Faszination einst & jetzt 56



Einheitstypen und Kuriositäten: Obusse für die DDR 40



Abschied von der Linie 22: Münchens Tram 1970 74

▶ Geschichte

■ Wie eine lebende Zeitmaschine TITEL 56

Lissabon einst und jetzt – Der Straßenbahnbetrieb in der portugiesischen Hauptstadt wirkt auch heute wie aus der Zeit gefallen – und ist gerade deshalb ein Sehnsuchtsort vieler Tramfans, in Kombination mit dem Charme der Metropole und ihrer einzigartigen Lage am Tejo. Doch wie sah es dort vor 30 Jahren aus, und was hat sich seitdem verändert?

■ One happy island – one happy tram 64

Retro-Tram auf Aruba – In der südlichen Karibik liegt die Insel Aruba, die ein Land des Königreichs der Niederlande ist. In ihrer Hauptstadt Oranjestad ging vor einigen Jahren ein kleines Straßenbahnsystem in Betrieb

■ Stilllegungen und Neubauten TITEL 74

Münchner Trambahn vor 50 Jahren – 1970 schien die Tram an der Isar auf Dauer keine Perspektive mehr zu haben. Zwei Stilllegungen bedeuteten tiefe Einschnitte in das gewachsene System, zwei Streckeneröffnungen hatten nur vorübergehenden Charakter. München setzte auf U-Bahn und Bus

RUBRIKEN	
Bild des Monats 6	Einst & Jetzt 54
Journal (Kurzmeldungen) . . . 8	Forum Impressum 72
Nächster Halt 35	Vorschau 82

Straßenbahn im Modell

Varianten sind jetzt die Neuheiten .. 67

Spielwarenmesse-Report: Alleine Rietze kündigt 30 neue Bedruckungen für schon länger bekannte Straßenbahnmodelle an. Selbstbauer können sich über Antriebseinheiten freuen



Titelmotiv
Düsseldorf: „Am Steinberg“ ist Endpunkt der Linien 701 und 706 im Stadtteil Bilk. Die Blockschleife tangiert dabei das Gelände des Straßenbahndepots, in dem die historische Rheinbahn-Flotte untergebracht ist
 MICHAEL BEITELSMANN (2)

Rücktitel
 Die Straßenbahnlinie 901 der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) quert über die markante Schwanentorbrücke den Kanal zum Innenhafen Duisburg. Hier zeigte sich Tw 1001 auf der Hubbrücken-Konstruktion mit den vier Türmen vor dem Hauptarchivgebäude des Landesarchivs NRW





168

⚠ SCHWENKT AUS ▶

HVG-Info

ab sofort bin ich flexibel
Monatskarten mit gleitender Gültigkeit Tel.: 5661-65

Unverzichtbarer Esslinger

Der Zweirichtungs-GT4 168, 1966 bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut, dient als Reserve bei der Halberstädter Straßenbahn und kommt immer wieder auch im regulären Linienbetrieb zum Einsatz. Auch im April 2020 könnte dieses frühlingshafte Motiv, das am 21. April 2016 entstand, durchaus wieder möglich sein. Der Gelenkvierachser befindet sich in der Westerhäuser Straße unmittelbar vor der eingleisigen Verengung am beschränkten Bahnübergang, wo die Straßenbahnstrecke die Eisenbahnstrecke Halberstadt – Blankenburg niveaugleich kreuzt. Das Fahrzeug fuhr zuvor (bis 2003) in Nordhausen. In Dienst gestellt wurde es in Freiburg in Breisgau, wo es als Tw 111 im Jahre 1994 obsolet geworden war MICHAEL BEITELSMANN



■ Meldungen aus Deutschland,
aus der Industrie und aus aller Welt

Frankfurt am Main: Starker Fahrgastzuwachs macht größere Wagen und neue Strecken notwendig

Mehr Straßenbahn als geplant für „Mainhattan“



Die in Frankfurt am Main als R-Wagen bezeichneten Niederflurwagen der ersten Generation von 1993 stehen in der Bankenmetropole bald zur Ablösung an, jedoch soll – anders als geplant – die zweite Serie von 1995 (Tw 021–040) noch länger im Bestand bleiben MICHAEL BEITELSMANN (2)

■ Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) plant, im Rahmen des laufenden Auftrags 20 ihrer 45 bei Alstom geordneten T-Wagen mit einem zusätzlichen Wagenelement und dann 38,5 statt 30 Meter Länge zu kaufen, um so dringend erforderliche Kapazitätserweiterungen zu realisieren. Hintergrund ist das zuletzt starke Wachstum bei den Fahrgastzahlen, wobei groß angelegte Taktverdichtungen auf-

grund Personalknappheit für die VGF keine Option darstellen. Die vom Drein zum Vierteiler erweiterten Wagen des Alstom-Typs Citadis sind vor allem für die am stärksten nachgefragte Straßenbahnlinie 11 gedacht, die zwischen Höchst und Fechenheim pendelt. Die konkrete Idee zur Verlängerung ihrer Straßenbahnen zur Bewältigung des Fahrgastansturms umtreibt die VGF sowie das für die Nahverkehrsplanung

mitverantwortliche städtische Verkehrsdezernat bereits seit Sommer 2019.

Zuerst 30-Meter-Wagen

Zunächst liefert Alstom ab voraussichtlich Ende 2020 die 30-Meter-Version des Typs T aus, monatlich sollen dann ab Anfang 2021 etwa zwei neue Wagen in Frankfurt eintreffen. Sollte das Inbetriebnahme- und Zulassungsprozedere

weitgehend komplikationsfrei verlaufen, wären erste Linieneinsätze etwa ab Juni 2021 denkbar. Dann scheiden zuerst die teils aus dem Museumsbestand reaktivierten Pt-Wagen aus. Anschließend steht die erste Serie der R-Wagen von 1993 zur Ablösung an, doch entgegen der Planung sollen die R-Wagen der zweiten Serie von 1995 zumindest teilweise im Bestand bleiben. Erste vierteilige T-Wagen könnten ab Anfang

2022 eintreffen und sollen sobald wie möglich die Kapazitätsprobleme der Linie 11 mildern, die überdies aufgrund der umgebenden Stadtentwicklung auch in den kommenden Jahren starke Fahrgastzuwächse erwarten lässt. In Frankfurt, wo bisher Straßenbahnen jenseits der 30-Meter-Zuglänge eher unbekannt waren, sind dafür an manchen Haltestellen Umbauten für die neue Zuglänge nötig. Obwohl der Ausbaustandard der VGF für Haltestellenbahnsteige generell bislang 30 Meter beträgt, ist dank der rund fünf Meter von den Wagenenden entfernt angeordneten Türen dennoch die Bedienung mit den 38,5-Meter-T-Wagen möglich – wenn passgenau angehalten wird. Nachdem dies natürlich aus betrieblicher Sicht kein Optimum darstellt, plant die VGF für künftige Bauvorhaben ein neues Standardmaß von 40 Metern Länge.

Neue Strecken

Die verlängerten Straßenbahnwagen sind dennoch nur ein Teil der Lösung von Frankfurts Verkehrsproblemen, überdies ist ein Netzausbau auch der Stadtbahn unumgänglich. Ideen und Pläne gibt es mehr als genug, beispielsweise die Ring-Straßenbahn oder der nötige Anschluss des südlichen Sachsenhausens und der U4-Lückenschluss sowie die U5 zum Frankfurter Berg. Für die U4 nach Ginnheim läuft gegenwärtig die Trassenbewertung, wobei Politik und Bürger eine Unterfahung des Campus Westend und des Grüneburgparks favorisieren. Dazu ließen die Planer neben der ursprünglichen Trasse westlich an der Franz-Rücker-Straße zehn weitere Varianten betrachten. Diese könnten von der Bockenheimer Warte aus auf drei verschiedenen Korridoren nach Ginnheim führen. Stopps soll es an der Ginnheimer Landstraße, in der Platensiedlung sowie am Europaturm und Botanischen Garten oder an der Bundesbank und am Campus geben. Geplant ist der Anschluss an die Hedderheimer Trasse, was die A-Strecke entlastet. Diskussionen deuten sich darüber an, ob im Bereich Platensiedlung eine ebenerdige Trasse oder ein Tunnel zu favorisieren sei. Da die Kosten-Nutzen-Berechnung letztlich das gewichtigste Auswahlkriterium unter allen Optionen ist, scheint eine teure Untertunnelung nicht realistisch. Ohnehin ist eine Inbetriebnahme vor 2030 kaum zu erwarten, da bis mindestens 2025 die Vorplanung durch die Instanzen läuft und der eigentliche Bau voraussichtlich etwa weitere fünf Jahre benötigt. MSP



R-Wagen 037 ist auf Linie 16 Richtung Offenbach Stadtgrenze unterwegs. Die Dreiteiler sind inzwischen oft zu klein MICHAEL KOCHERS



Bis die Citadis beziehungsweise T-Wagen zuverlässig rollen, verdienen die Pt-Wagen weiterhin ihr Gnadensbrot im Liniendienst der VGF

Kassel

Zwei Triebwagen zurück im Dienst

■ Mit Abnahmedatum vom 20. Januar kehrte Tw 453 nach der Sanierung – dem sogenannten „Retrofit“ – in den Betrieb zurück. Insgesamt rund zwei Jahre war dieser Wagen in der Werkstatt. Der erste Einsatz fand am 30. Januar statt. Schon nach wenigen Tagen kehrte der Wagen zwecks Einbau der PZB-Ausrüstung für die Strecke nach Baunatal nochmals in die Werkstatt zurück. Seit dem 25. Februar ist Tw 453 nun uneingeschränkt einsetzbar.

Am 7. Februar kam zudem der im Herstellerwerk von Bombardier in Bautzen nach einem Unfallschaden reparierte Tw 672 nach Kassel zum Betriebshof Wilhelmshöhe zurück. Der Wagen war am 19. März 2018 auf dem Bahnübergang über die Oberzwehrener Straße nahe der Haltestelle Keilsbergstraße von einem Lkw gerammt worden. Am 28. August 2018 hatte er Kassel zunächst verlassen. Bei Bombardier erhielt Tw 672 einen neuen Wagenkasten für das A-Teil, da der ursprüngliche Wagenteil stark verzogen war. Die Abnahme erfolgte am 18. Februar, der erste Linieneinsatz war zwei Tage spä-

Kassel: Tw 672 am 21. Februar, seinem zweiten Einsatztag nach der Rückkehr von der Instandsetzung bei Bombardier in Bautzen. Der Wagenkasten des A-Teils wurde unfallbedingt neu gebaut

CHRISTOPH HEUER


Bochum/Witten

■ Der Umbau an der Linie 310 geht voran, so mit Vegetationsarbeiten auf Wittener Stadtgebiet entlang der Bochumer Straße zwischen Stadtgrenze Bochum und Papenholz. Am 13. Februar begannen Bauvorbereitungen im Bereich der Brachflächen. Hier wird ein Rohr der Gelsenwasser AG geschützt, sodass im späteren Verlauf der Bauarbeiten dann die neue Straße und die Schienen errichtet werden können. Aktuell befindet sich die BOGESTRA in der Ausschreibung der Arbeiten für den gekürzten Bauabschnitt B in Witten zwischen der Stadtgrenze Bochum und dem Bereich Bochumer Straße 40. IMBE

Chemnitz

■ Für das Chemnitzer Modell Stufe 4 startet der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) 2020 die Planung für 2,3 Kilometer Neubaustrecke in der Chemnitzer City. Die geplante zweigleisige Trasse verläuft mit Anbindung ans Bestandsnetz am Falkeplatz via Theaterstraße zur Stadthalle und weiter via Hartmannstraße zur Kreuzung Hartmann-/Leipziger Straße. Eine Zweigstrecke geht ab Stadthalle bis in die Brückenstraße zur Kreuzung Straße der Nationen und bindet dort ins Netz ein. Das Vorhaben soll spätestens 2027 fertig sein, die Bahn bis Limbach-Oberfrohna wird insgesamt 17 Kilometer lang. MSP

Augsburg

■ Die Augsburger SPD fordert eine Umplanung beim Projekt Linie 5, OB-Kandidat Dirk Wurm will dazu die Trassenführung durch die Rose-naustraße überprüfen lassen. Die bisherige Vorzugsvariante der Stadtwerke Augsburg (SWA) durch Pferseer Straße/Hörbrötstraße und weiter über die Holzbachstraße sei in mehrfacher Hinsicht problematisch. Einerseits sind bei dieser Planvariante Anwohnerklagen zu erwarten, andererseits scheint die bisherige Planung mit mehreren engen Bögen auch betrieblich nicht sehr vorteilhaft. Der neue Bahnhofstunnel soll 2023 fertig sein, bis dahin ist eine Umsetzung zwingend. MSP

ter auf der Linie 8. Am B-Teil und der linken Seite des Mittelteils blieb die Werbung zunächst erhalten, während das A-Teil und das Mittelteil auf der rechten Seite werbefrei sind. CHE

Essen

Linie 105 wieder bis Rellinghausen

■ Seit 23. März fährt die Ruhrbahn-Linie 105 wieder über ihren gewohnten Linienweg bis zur angestammten Endstelle Finefraustraße im östlichen Stadtteil Rellinghausen. Seit 2017 wurde die Rellinghauser Brücke im Verlauf der Rellinghauser Straße neu errichtet. Das 1923 entstandene Bau-



Essen: Jetzt, nach Ende der Brückenbaustelle, wieder auf dem gesamten Laufweg unterwegs ist die Linie 105

MICHAEL BEITELSMANN (2)

werk über eine heute stillgelegte Eisenbahnstrecke – die Trasse ist jetzt als Radweg in Nutzung – war nicht zuletzt durch den Anlieferverkehr für das benachbarte Industriegebiet und die Dis-

counter in den vergangenen Jahren arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Deswegen war ein Neubau beziehungsweise eine Verstärkung durch eine neue Brückenplatte und Pfeiler nötig geworden. Im März 2017 begannen die Bauarbeiten; ursprünglich sollte das Bauwerk bereits Ende 2017 fertiggestellt sein. Während der Sperrung verkehrte die Ruhrbahn-Linie 105 verkürzt bis vor die Brücke zur Haltestelle Schnabelstraße. Auf einen Schienenersatzverkehr hat die Ruhrbahn unterdessen verzichtet. MBE

Berlin

Tram-Planung für Leipziger Straße

■ Bei der geplanten Straßenbahnstrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum als Teil der Verbindung zum Rathaus Steglitz gibt es Bewegung. Am 25. Februar stellte die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) Pläne für die Straßenbahnstrecke durch die Leipziger Straße zwischen Spittelmarkt und Leipziger Platz vor. Wie die



Berlin: An der Haltestelle Spandauer Straße/Marienkirche soll ein Abzweig in die Spandauer Straße mit Anschluss an die geplante Neubausstrecke Leipziger Straße entstehen

BERNHARD KUSSMAGK

■ Düsseldorf: Erneuter Fahrgastrekord bei der Rheinbahn nach schwierigen Vorjahren. Insgesamt 230 Millionen Fahrgäste nutzten das Angebot, das sind rund fünf Millionen mehr als im Vorjahr 2018. Vor allem FirmenTickets und das YoungTicketPlus hatten mit jeweils fast zwei Millionen Kunden einen großen Anteil an dem Fahrgast-Wachstum. Laut Oberbürgermeister Thomas Geisel hat sich das Fahrgastwachstum zuletzt sogar noch beschleunigt, und auch für 2020 wird ein weiterer Anstieg prognostiziert. Eine der meistfrequentierten Stationen der Rheinbahn ist die unterirdische Anlage Heinrich-Heine-Allee, wo sich die vor vier Jahren eröffnete „Wehrhahn-Linie“ (Foto) und die Tunnelstrecke der Hochflur-Stadtbahnlinien kreuzen



Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter www.strassenbahn-magazin.de/abo

Berliner Morgenpost berichtet, sehen diese vor, dass die Tram entgegen bisherigen Vorstellungen einen eigenen Gleiskörper erhält. Varianten sind ein Grünleis oder eine Pflasterung für Rettungsdienste. Dass die 530 Meter Gleis, die der damalige Verkehrssenator Peter Strieder bereits 2000 für umgerechnet 1,85 Millionen Euro im Straßenkörper verlegen ließ, wieder entfernt werden müssen, war schon längere Zeit bekannt. An den Straßenrändern sind breite Fahrradwege geplant sowie Multifunktionsstreifen für Lieferverkehr und Fahrradparkplätze. Autofahrer befürchten nun, dass pro Richtung nur noch eine Fahrbahn für den Autoverkehr bleibt, was die derzeitige Stausituation weiter verschärft. Doch der bei der SenUVK für den Straßenbahnbau zuständige Holger Kölling-Orb favorisiert mehr Rad- und Fußgängerverkehr. Die tägliche Zahl von 70.000 Kraftfahrzeugen soll möglichst halbiert werden.

Der eigene Gleiskörper ist dem Hauptziel geschuldet, die Straßenbahn unabhängig vom Individualverkehr zu führen. Das soll vermeiden, dass Wagen regelmäßig in Staus stehen, wie es bei der 2014 eröffneten Strecke zum Hauptbahnhof alltäglich ist. Jedoch sind bis dato keine endgültigen Entscheidungen gefallen. So gibt es Alternativpläne, die eine eingleisige Streckenführung vorschlagen.

Die Inbetriebnahme der neuen Trasse soll nach heutigem Planungsstand 2027 erfolgen, jedoch muss zuvor die Mühlendammbrücke abgerissen und neu errichtet werden. Die Haltestelle Spittelmarkt erhält ein zusätzliches Wendegleis, um als Zwischenendstelle zu fungieren. Zusätzlich ist hier ein Abzweig für die künftige Strecke Richtung Mehringdamm geplant.

Pläne für den Abschnitt Alexanderplatz – Molkenmarkt liegen seit September letzten Jahres vor. Diese bein-