

Holger Orb/Tilo Schütz

Straßenbahn für ganz Berlin

Geschichte

Konzeption

Städtebau

Jaron Verlag

- 6 **1 Einleitung**
- 8 **2 Straßenbahn und Stadtentwicklung**
Die Anfänge – Pferdebahn – Eisenbahn, Pferdebahn und Siedlungsentwicklung – Entstehung des Massenverkehrs – Neue Antriebsarten – Neue Schnellbahnsysteme – Kommunalreform und Zusammenschluss der Verkehrsbetriebe – Kommunalisierung und U-Bahn-Bau in der Weimarer Republik
- 16 **3 Der Verkehr der 20er Jahre – Neue Ideen für eine moderne Stadt**
Verkehrsbrennpunkte der Innenstadt – Gieses Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse – Gieses Straßendurchbruchpläne – Das Auto bestimmt die Maßstäbe der Stadtgestaltung – Realisierte Platzumbauten
- 26 **4 Der Niedergang der Straßenbahn in West-Berlin nach 1949**
Liniennetz der Innenstadt 1952 – Konsolidierung, Erneuerung und Teilung des Betriebes – Der Umwandlungsbeschluss – Der Einstellungsprozess
- 32 **5 Die Entwicklung der Straßenbahn in Ost-Berlin nach 1949**
Stilllegung und Stagnation – Rekonstruktion und Erweiterung
- 34 **6 Netzentwicklung 1865 – 1999 in Karten**
Systematik – 1865–1868 / 1868–1881 / 1881–1896 / 1896–1910 / 1910–1916 / 1916–1923 / 1916–1923 / 1923–1929 / 1929–1951 / 1951–1958 / 1958–1965 / 1965–1968 / 1968–1979 / 1979–1990 / 1990–1999 – Liniennetz der Innenstadt 1932
- 44 **7 Straßenbahn und Städtebau**
Das Erscheinungsbild der Straßenbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts – Schnellstraßenbahnkonzepte – Das voll entwickelte Straßenbahnsystem 1930
- 48 **8 Die autogerechte Stadt und ihre Folgen für den Straßenraum**
Abwendung von der überkommenen Stadtstruktur – Autogerechte Planungen im Dritten Reich – Die Umsetzung der autogerechten Stadt in der Nachkriegszeit – Der Kollektivplan – Der Zehlendorfer Plan – Die Entwicklung in den 50er und 60er Jahren – Schnellstraßen, U-Bahn und Verkehrsberuhigung zerstören das Stadtbild
- 56 **9 Der Wandel des Straßenraumes seit Einstellung der Straßenbahn**
Einleitung – Kategorisierung der Veränderungen – Karten und Fotovergleiche –
Charlottenburg: Breitscheidplatz; Kurfürstendamm; Kant-/Wilmsdorfer Straße; Amtsgerichtsplatz; Masurenallee; Theodor-Heuss-Platz; Otto-Suhr-Allee; Ernst-Reuter-Platz; Hardenbergstraße; Taubentzenstraße –
Schöneberg: Nollendorfplatz –
Kreuzberg: Mehringdamm; Blücherplatz; Mehringplatz; Kottbusser Tor; Oranienplatz –
Tiergarten: Turmstraße; Alt-Moabit –
Wedding: Nettelbeckplatz –
Spandau: Heerstraße; Ruhlebener Straße; Charlottenbrücke; Breite Straße; Carl-Schurz-Straße; Hafenplatz; Streitstraße –
Tempelhof: Mariendorfer Damm – Wilmsdorf: Hohenzollerndamm –
Steglitz: Schloßstraße; Walther-Schreiber-Platz; Hermann-Ehlers-Platz; Bismarckstraße –
Tempelhof: Großbeerenstraße –
Neukölln: Sonnenallee; Blaschkoallee; Neuköllner Straße

Konzeptionelle Grundlagen	10	82
Ursachen der aktuellen ÖPNV-Situation – Neudefinition des Berliner Stadtverkehrs – Zur Wirtschaftlichkeit von Straßenbahnen – Ausgangslage		
Kriterien der Netzentwicklung	11	90
Bestand – Defizite – Grundsätze zur Netz- und Streckenkonzeption – Analyse des Omnibusnetzes – Stadtstruktur und Netzentwicklung – Ausgewählte Korridore – Erreichbarkeitsstudien		
Streckenkonzept	12	106
Zielnetz 2038 – Betriebliche Grundsätze – Fahrzeuge – Einrichtungs- oder Zweirichtungsfahrzeuge? – Fahrzeugbeschaffung – Inbetriebnahmestufen		
Linienkonzept	13	116
Teilnetze – Linienbeschreibungen Linien 11 – 98		
Städtebauliche Grundsätze	14	132
Stadt und Straßenbahn – (Fort-) Bewegung in der Stadt – Straßenbahn oder Stadtbahn? – Vom Umgang mit dem Straßenraum – Gestaltungsgrundsätze für die Planung des Zielnetzes – Betriebskonzept der BVG – Fazit		
Städtebauliche Vertiefungsbereiche	15	140
Streckentypologien – Städtebauliche Grundsätze – Die Ringstraße: Vom Luisenplatz zum Hermannplatz: Hardenbergstraße, Otto-Suhr-Allee, Tauentzienstraße, Bülowstraße, Yorckbrücken, Yorckstraße, Gneisenaustraße, Hasenheide – Die Radiale: Vom Mühlendamm nach Steglitz: Gertraudenstraße, Leipziger Straße (östlicher Abschnitt), Leipziger Straße (westlicher Abschnitt), Potsdamer Straße, Hauptstraße (Dorfanger Schöneberg), Rheinstraße, Schloßstraße – Tiergartenstrecke – Charlottenburg, Hardenbergplatz – Charlottenburg, Breitscheidplatz – Charlottenburg, Kantstraße – Charlottenburg, Theodor-Heuss-Platz und Hammerskjöldplatz – Charlottenburg, Ernst-Reuter-Platz – Schöneberg, Nollendorfplatz – Schöneberg, Goebenstraße – Kreuzberg, Gleisdreieck – Kreuzberg, Hallesches Tor – Kreuzberg, Blücherstraße – Neukölln, Sonnenallee – Wilmersdorf, Roseneck – Treptow, Am Treptower Park – Tempelhof, Mariendorfer Damm – Neukölln, Hermannplatz – Neukölln, Karl-Marx-Straße – Mitte, Alexanderplatz und Bereich am Fernsehturm – Mitte, Spittelmarkt – Mitte, Friedrichstraße – Mitte/Tiergarten, Potsdamer Platz – Tiergarten, Bundesforum – Mitte/Tiergarten, Platz vor dem Brandenburger Tor – Tiergarten, Alt-Moabit – Tiergarten, Turmstraße – Tiergarten, Huttenstraße – Wedding, Müllerstraße – Tiergarten, Seestraße und Beusselstraße – Charlottenburg, Jungfernheide – Charlottenburg, Osnabrücker Straße – Spandau, Altstadt – Spandau/Charlottenburg, Heerstraße – Spandau, Heerstraße-Nord – Reinickendorf, Märkisches Viertel – Tempelhof, Marienfelde-Süd		
Substitutionseffekte	16	176
Quellennachweis/Abbildungsnachweis		182
Literaturverzeichnis		188
Die AG Straßenbahn stellt sich vor		190
Danksagung		191