

Einsatz von Großraum- Gelenkbussen – mehr Berliner schneller am Ziel

Beschluss
der CDU-Fraktion Berlin
6. Juli 2025



Einsatz von Großraum-Gelenkbussen – mehr Berliner schneller am Ziel

Ein modernes Bus-Netz mit Großraum-Gelenkbussen bietet gegenüber einer schienen- gebundenen Straßenbahninfrastruktur zahlreiche Vorteile, die sowohl aus ökologischer, verkehrsplanerischer als auch wirtschaftlicher Sicht überzeugend sind.

Zunächst ist der CO₂-Fußabdruck von batterieelektrischen oder mit Wasserstoff betriebenen Bussen im Betrieb vergleichbar niedrig oder sogar geringer als der von elektrisch betriebenen Straßenbahnen. Während die Produktion von Oberleitungen und Schienenmaterialien erhebliche Emissionen und Umweltbelastungen verursacht, sind die baulichen Eingriffe für ein Busnetz deutlich geringer. Moderne Busse können bereits mit einer Batterie ausgestattet werden, die ausreichend groß für den Einsatz einer kompletten Schicht ist, was zu einer höheren Wirtschaftlichkeit führt. Vor 10 Jahren wurden zwei Großraum-Gelenkbusstypen bereits einmal von der BVG getestet, bevor sie zum Regelbetrieb bei den Hamburger Hochbahnen abgegeben wurden.

Als CDU-Fraktion wollen wir den Einsatz von batterieelektrisch betriebenen Großraum-Gelenkbussen realisieren und damit eine schnelle und flexible Lösung statt Straßenbahnneubaustrecken bieten. Dabei sollen insbesondere Aspekte der Wirtschaftlichkeit, der Umweltbilanz, der betrieblichen Flexibilität sowie der Realisierungsdauer berücksichtigt werden. Ziel ist es, ein attraktives, emissionsarmes und kurzfristig kapazitätserhöhend verfügbares öffentliches Nahverkehrsangebot in bislang nicht ausreichend erschlossenen Gebieten zu schaffen. Der Senat wird gebeten, dabei auch bestehende Erfahrungen aus anderen europäischen Städten einzubeziehen.

Begründung

Flexibler als die Straßenbahn – schnell auf Streckensperrungen reagieren

Darüber hinaus ist die Etablierung eines Großraum-Gelenkbus-Netzes erheblich flexibler zu betreiben als ein Straßenbahnnetz. Denn im Gegensatz zu schienenengebundenen

Fahrzeugen sind Busse nicht an ein festes Streckennetz gebunden und können bei Verkehrsbehinderungen, Baustellen oder Unfällen alternative Routen nutzen. Dies erhöht die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit erheblich, da ein Unfall oder eine Störung an einer Straßenbahnhaltestelle durch Betriebsunterbrechungen oder erst kürzlich im Bereich Berliner Allee durch aufwändige Organisation eines Schienenersatzverkehrs regelmäßig zu erheblichen Verzögerungen und Störungen führt. Nach der Sperrung des Bereichs rund um die Wuhlheidebrücke ist die Gewährleistung des Straßenbahnverkehrs in Köpenick sogar gefährdet, da dieser Teil des Netzes von den für die Wartung zuständigen Werkstätten abgetrennt ist. Auch entfällt das Erfordernis regelmäßiger Schienenerneuerungen, die ebenfalls monatelang zur Einstellung des Straßenbahnbetriebs führen (bspw. Treskowallee).

Leistungsfähig und viel Platz für Fahrgäste

Auch die Fahrgastkapazitäten können durch moderne Großraum-Gelenkbusse erhöht werden. Zwar bieten die neuen Urbanliner Platz für gute 300 Fahrgäste, doch sind sie nicht überall einsetzbar. Die Flexity-Züge haben eine Kapazität von 180-240 Fahrgäste. Während moderne Gelenkbusse für die Beförderung von gut 150 Fahrgästen zugelassen sind, haben Großraum-Gelenkbusse mit einer Kapazität von knapp 200 Personen eine mit Flexity-Zügen vergleichbare Leistungsfähigkeit, ohne dass kostenintensive Infrastrukturausbauten notwendig sind. Dies ermöglicht eine differenzierte Verkehrsplanung, die auf städtebauliche Entwicklungen und veränderte Mobilitätsbedarfe zeitnah reagieren kann.

Schnell zu realisieren: Großraum-Gelenkbusse sind schnell in Betrieb

Ein weiterer wesentlicher Vorteil liegt in der erheblich kürzeren Realisierungsdauer. Während für den Bau einer Straßenbahn umfangreiche Planfeststellungsverfahren, Leitungsverlegungen und Schienenbauten notwendig sind, lässt sich ein Busnetz ohne größere bauliche Maßnahmen deutlich schneller in Betrieb nehmen; im Wesentlichen handelt es sich nur um die Beschaffungsphase für die Fahrzeuge. Dies ist angesichts des dringend notwendigen Ausbaus des öffentlichen Verkehrsangebots in nicht ausreichend erschlossenen Bereichen Berlins von erheblichem Vorteil. Die Anpassungsfähigkeit des Busverkehrsnetzes ermöglicht eine feinmaschigere Erschließung und damit eine Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

Niedrige Kosten – hoher Ertrag

Auch aus Kostensicht ist ein Tram-Bus-Netz der Straßenbahn überlegen. Die Investitionskosten pro Kilometer sind im Vergleich zu einer Straßenbahnstrecke um ein Vielfaches geringer. Darüber hinaus entfallen hohe Kosten für Instandhaltung und Erneuerung der Schieneninfrastruktur und Oberleitungen.

Der Umwelt zu Gute

Ökologisch bietet ein emissionsfreies Busnetz eine bessere Alternative zur Straßenbahn, da insbesondere auf die energieaufwändige Herstellung von Schienen, Masten und Oberleitungen verzichtet werden kann. Zudem fahren Elektro-Busse deutlich geräuscharmer als Straßenbahnen, wo es immer wieder zu Lärmbeschwerden wie nach der Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Schöneweide und Adlershof kommt.

In Summe stellt ein modernes Netz von mit Großraum-Gelenkbussen bedienten Strecken eine wirtschaftlichere, umweltfreundlichere und flexiblere Alternative zur geplanten Straßenbahnerschließung in Berlin-Spandau dar. Die Einführung eines solchen Systems würde nicht nur eine schnellere Entlastung des öffentlichen Verkehrs bringen, sondern auch langfristig ein anpassungsfähigeres und leistungsfähiges Mobilitätsangebot für die wachsende Bevölkerung schaffen.

CDU-Fraktion Berlin

Preußischer Landtag | 10111 Berlin

-  Telefon: (030) 23 25 21 15
-  Telefax: (030) 23 25 27 65
-  mail@cdu-fraktion.berlin.de
-  www.cdu-fraktion.berlin.de