Bündnis Pro Straßenbahn

Straßenbahnzielnetz 2050 für Berlin

Bündnis Pro Straßenbahn

Straßenbahnzielnetz 2050 für Berlin

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
   1.1 Anlass 3
   1.2 Prämissen und Ziele 3
2. Zugrunde liegende Analyseebenen 4
   2.1 Angebot und Nachfrage 4
   2.2 Trassen und Stadtraum 7
   2.3 Netzwirkung 7
3. Zielnetz 2050 8
   3.1 Gesamtnetz 8
   3.2 Einzelstrecken – Teilraum Nord 10
   3.3 Einzelstrecken – Teilraum West 13
   3.4 Einzelstrecken – Teilraum Süd 18
   3.5 Einzelstrecken – Teilraum Ost 25
   3.6 Einzelstrecken – Teilraum Innenstadt 30
4. Forderungen 33
5. Impressum 35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gefahrene Buskapazitäten HVZ Mo-Fr 5
Abbildung 2: Gefahrene Buskapazitäten NVZ Mo-Fr 6
Abbildung 3: Umstellungsstrecken und bisherige Netzlücken 7
Abbildung 4: Zielnetz 2050 – Vorgeschlagene Streckenergänzungen 9
Abbildung 5: Strecken im Teilraum Nord 10
Abbildung 6: Strecken im Teilraum West 13
Abbildung 7: Strecken im Teilraum Süd 18
Abbildung 8: Strecken im Teilraum Ost 25
Abbildung 9: Strecken im Teilraum Innenstadt 30
Abbildung 10: Erste Realisierungsphase bis 2030 34

Titelfotos

- Roland Schröder, BVG 9073 am 22. April 2018 und BVG 4030 am 21. August 2016

1. Einleitung

1.1 Anlass

Elektromobilität ist in aller Munde! Während viel von Elektroautos und von Bussen mit Akkus gesprochen wird, steht die in Berlin erfundene und schon seit 1881 elektrisch betriebene Straßenbahn bislang nur selten in dem Licht, das sie verdient. In Westberlin 1967 eingestellt, konnte die Straßenbahn nach der Wiedervereinigung bisher nur auf einer Hand voll Strecken wieder über den ehemaligen Grenzverlauf hinaus verlängert werden. Mit dem Wechsel der Landesregierung 2016 und der vielversprechenden Koalitionsvereinbarung, die nun endlich einen massiven Ausbau der Straßenbahn vorsieht, scheint die Renaissance der Straßenbahn auch hierzulande in der Politik angekommen zu sein.

Die Straßenbahn ist nicht mehr das alte, quietschende Ungetüm, als das sie unter dem Leitbild der autogerechten Stadt beschimpft wurde, um sie von den Straßen zu verbannen. Die Straßenbahn ist vielmehr ein leistungsstarkes, umweltfreundliches und günstiges Verkehrsmittel, das sich in der Bevölkerung großer Beliebtheit erfreut und durch seine Attraktivität, hohe Reisegeschwindigkeiten und barrierearmer Zugang in besonderer Weise auch Autofahrende zum Umstieg anregt. Mit begrünten eigenen Gleiskörpern kann die Straßenbahn zudem eine menschenfreundliche Aufwertung des Stadtraums mit sich bringen und die Fehlentwicklungen vergangener Tage korrigieren. Der flächendeckende Ausbau der Straßenbahn hat darum mobilitätspolitische Priorität.

1.2 Prämissen und Ziele

Das Zielnetz 2050 betrachtet einen mittel- bis langfristigen Planungshorizont und geht damit über alle bestehenden Planwerke zum Thema hinaus. Eine Vision, wohin sich das Straßenbahnnetz entwickeln soll, ist notwendig, damit bei künftigen Bauvorhaben Trassen nicht verbaut und künftige Anschlussstellen berücksichtigt werden. Zudem sollte das Netz, wenn es Stück für Stück weitergestrickt wird, einem von vornherein überlegten Gesamtkonzept folgen.

Das Zielnetz wurde mit der Absicht erstellt, dass es in den sich in Fortschreibung befindlichen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr eingearbeitet wird sowie gemäß § 20 Absatz 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes im Flächennutzungsplan dargestellt und damit bauleitplanerisch gesichert wird.

Im Zielnetz werden keine Linien, Haltestellen oder exakten Trassenverläufe festgelegt. Dazu bedarf es detaillierter Untersuchungen, wobei diese Schritte zu einem späteren Zeitpunkt zu erfolgen haben. Für die dargestellten Trassenverläufe wurde die Netzwirkung in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt. Klare und nachvollziehbare Kriterien wurden der Analyse zugrunde gelegt.

2. Zugrunde liegende Analyseebenen

Im Rahmen der Untersuchung möglicher neuer Straßenbahntrassen und der Auswahl von Strecken für das vorliegende Zielnetz 2050 erfolgte die Einbeziehung und die Bewertung aus drei verschiedenen Blickwinkeln: Angebot und Nachfrage, Trassen und Stadtraum sowie Netzwirkung. Auf Grundlage der Analyse in diesen Bereichen wurden Strecken ausgewählt, bewertet und nach interner Abwägung in das Zielnetz übernommen.

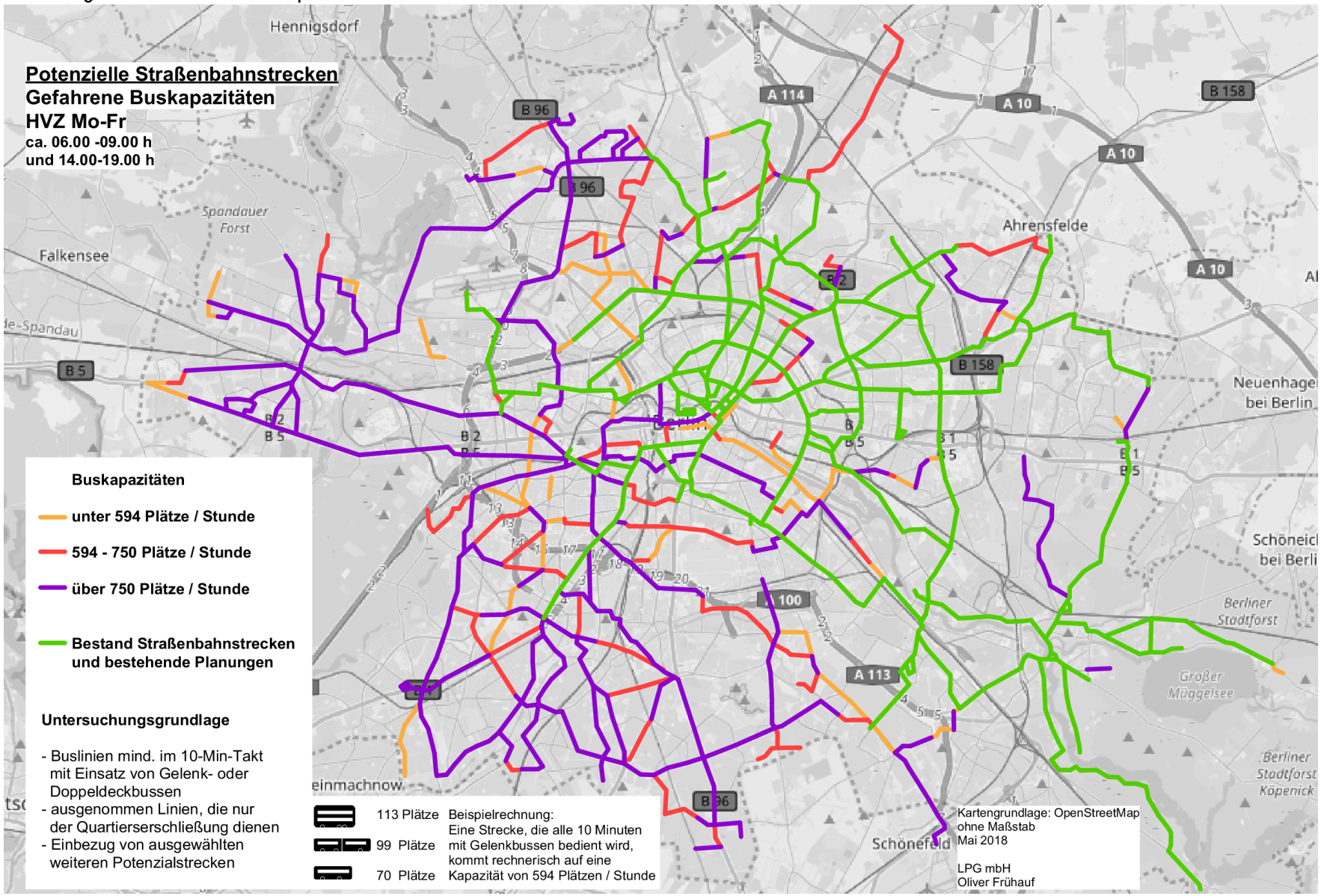
2.1 Angebot und Nachfrage

Für die Betrachtung des derzeitigen Angebots und der Nachfrage wurden die Takte und Linien, der aktuelle Fahrzeugeinsatz, die Verspätungsanfälligkeit, die Reisegeschwindigkeit, insbesondere im Vergleich mit Expressbuslinien, und die Menge an 100-%-Meldungen, also Überfüllungsmeldungen einbezogen. Überdies wurde die mögliche Bündelung von späteren Linien auf Korridoren berücksichtigt.

Alle Busstrecken, die heute mindestens im 10-Minuten-Takt mit Gelenk- oder Doppeldeckbussen befahren werden, wurden als Untersuchungsgrundlage herangezogen. Linien, die hingegen eher der Quartierserschließung dienen, wurden ausgenommen. Dafür wurden ausgewählte weitere Potenzialstrecken mit betrachtet.

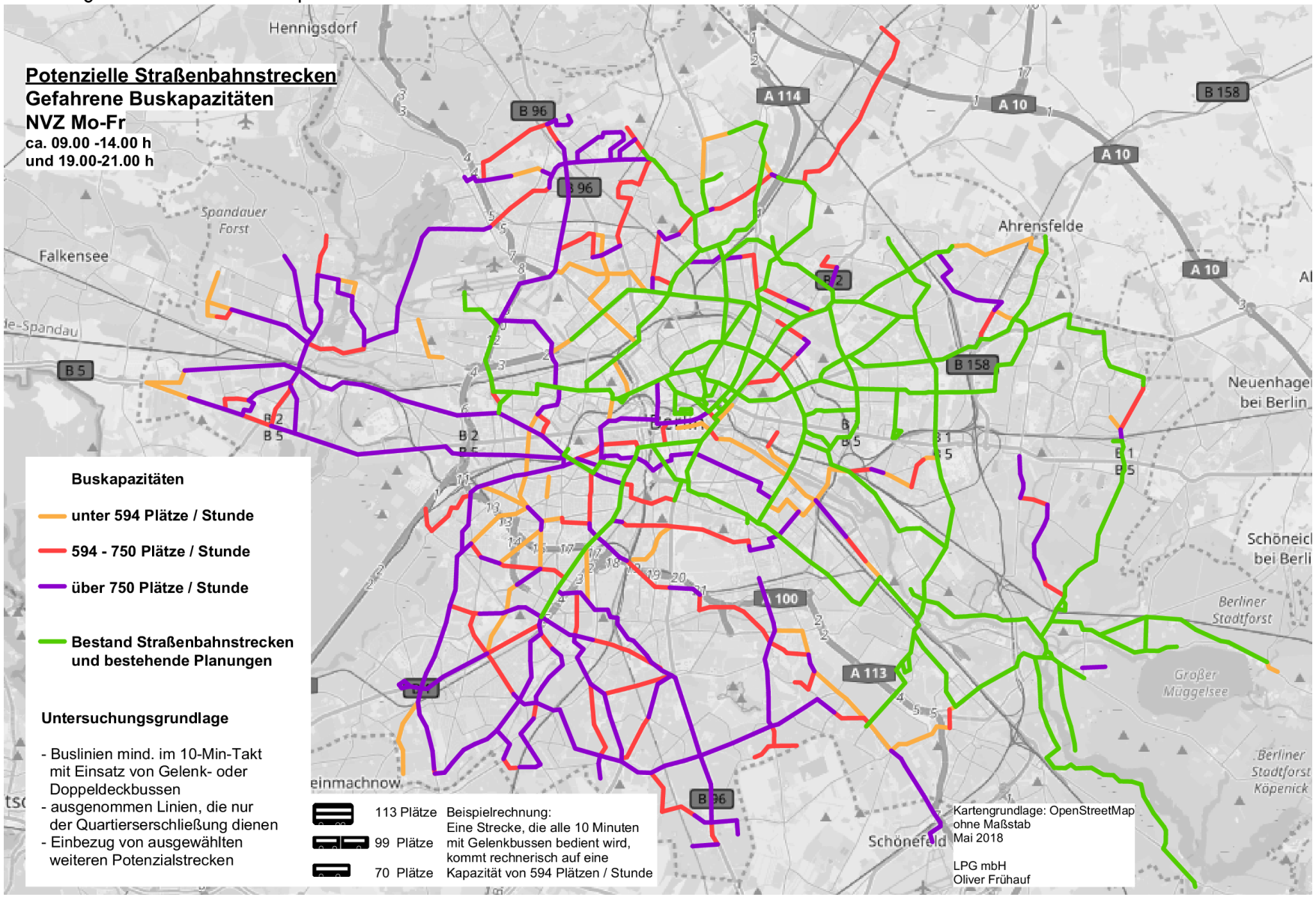
Es entstanden Karten mit den aktuell gefahrenen Buskapazitäten pro Stunde für die Hauptverkehrszeit und für die werktägliche Nebenverkehrszeit. Für Doppeldeckbusse wurde die offiziell angegebene Kapazität des Typs DL von 113 Plätzen genutzt, für Gelenkbusse wurde die Kapazität von 99 Plätzen angenommen, während für Eindeckbusse mit 70 Plätzen gerechnet wurde. So kommt eine Strecke, die alle 10 Minuten mit Gelenkbussen bedient wird, rechnerisch auf eine Kapazität von 594 Plätzen/Stunde. Darum wurden die Buskapazitäten in den Karten untergliedert in „unter 594 Plätze/Stunde“, „594 bis 750 Plätze/Stunde“ und „über 750 Plätze/Stunde“.

Abbildung 1: Gefahrene Buskapazitäten HVZ Mo-Fr



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

Abbildung 2: Gefahrene Buskapazitäten NVZ Mo-Fr



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

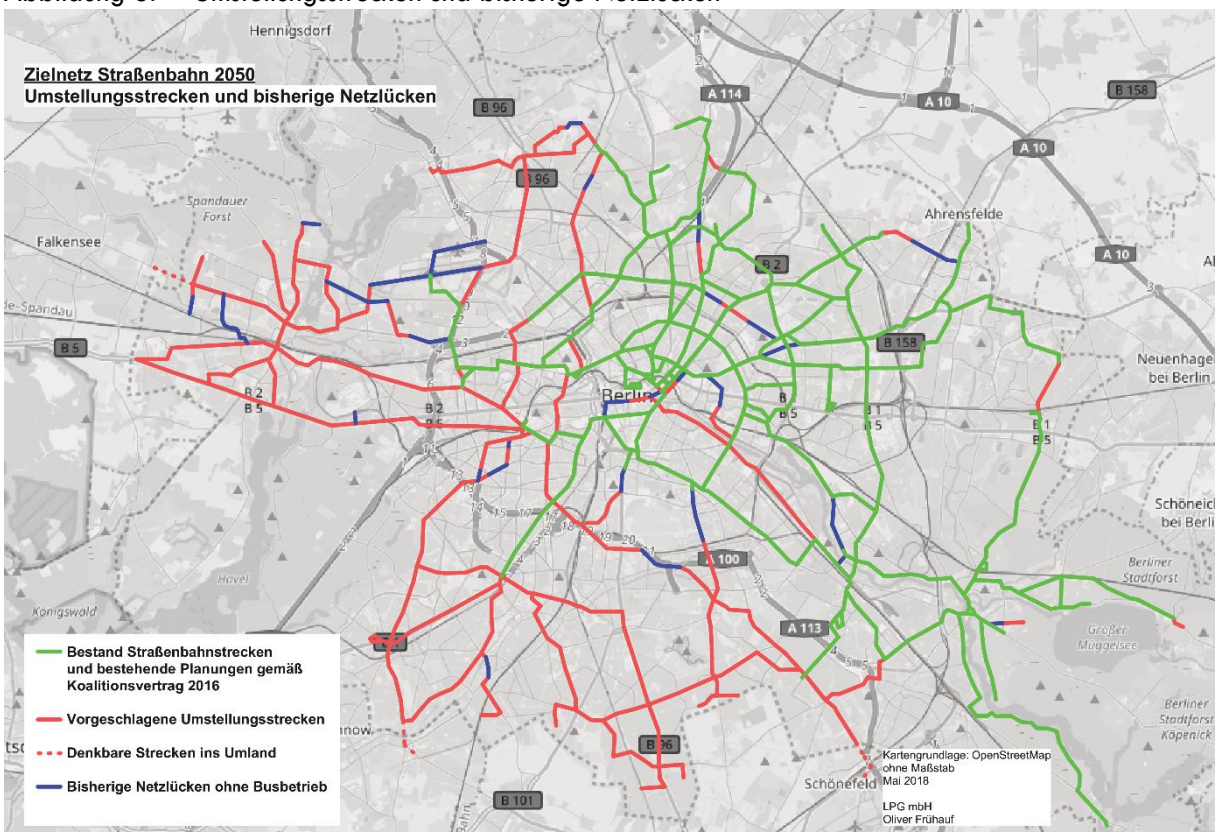
2.2 Trassen und Stadtraum

Unter dem Aspekt „Trassen und Stadtraum“ wurden bei der Erstellung des Zielnetzes die mögliche gradlinige Strecken- bzw. Linienführung, die Realisierbarkeit eines eigenen Gleiskörpers, die potenzielle Stadtraumgestaltung sowie die Siedlungsstruktur und Haltestellendichte einbezogen und bewertet. Die Zahl der Kreuzungen und Knotenpunkte mit anderen Strecken, die Verknüpfung mit S- und U-Bahnlinien, die Erschließung von Einrichtungen übergeordneter Bedeutung (Universitäten, Veranstaltungsstätten) und die An- und Verbindung von im Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 3 ausgewiesenen Zentren fanden ebenso Eingang bei der Auswahl der Trassen.

2.3 Netzwirkung

Die Netzerweiterung zur Erschließung neuer Wohnstandorte, die Schließung von Netzlücken und die Vermeidung von (neuen) Umsteigezwängen wurden in der Analyse der Netzwirkung betrachtet. Ferner wirkte sich der vollständige Ersatz von Busverkehren in einem Korridor ebenso positiv aus wie weitere betriebliche Maßnahmen: die Möglichkeit alternativer Führungen bei Störungen und Baumaßnahmen, Bypässe zur Entlastung von anderen Strecken oder Verkehrsknotenpunkten, die Entlastung stauanfälliger Abschnitte sowie die Reduzierung von Betriebsfahrten unter Berücksichtigung der Standorte von Betriebshöfen und Abstellanlagen. Bislang nicht durch Buslinien bediente Netzlücken, die bei der Realisierung des Zielnetzes geschlossen werden, sind in der Abbildung dargestellt.

Abbildung 3: Umstellungsstrecken und bisherige Netzlücken



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

3. Zielnetz 2050

3.1 Gesamtnetz

Das Bestandsnetz der Berliner Straßenbahn umfasst derzeit eine Streckenlänge von ca. 194 km. Mit den in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Ausbaustrecken kommen in den nächsten Jahren bis spätestens 2030 weitere 60 km hinzu.

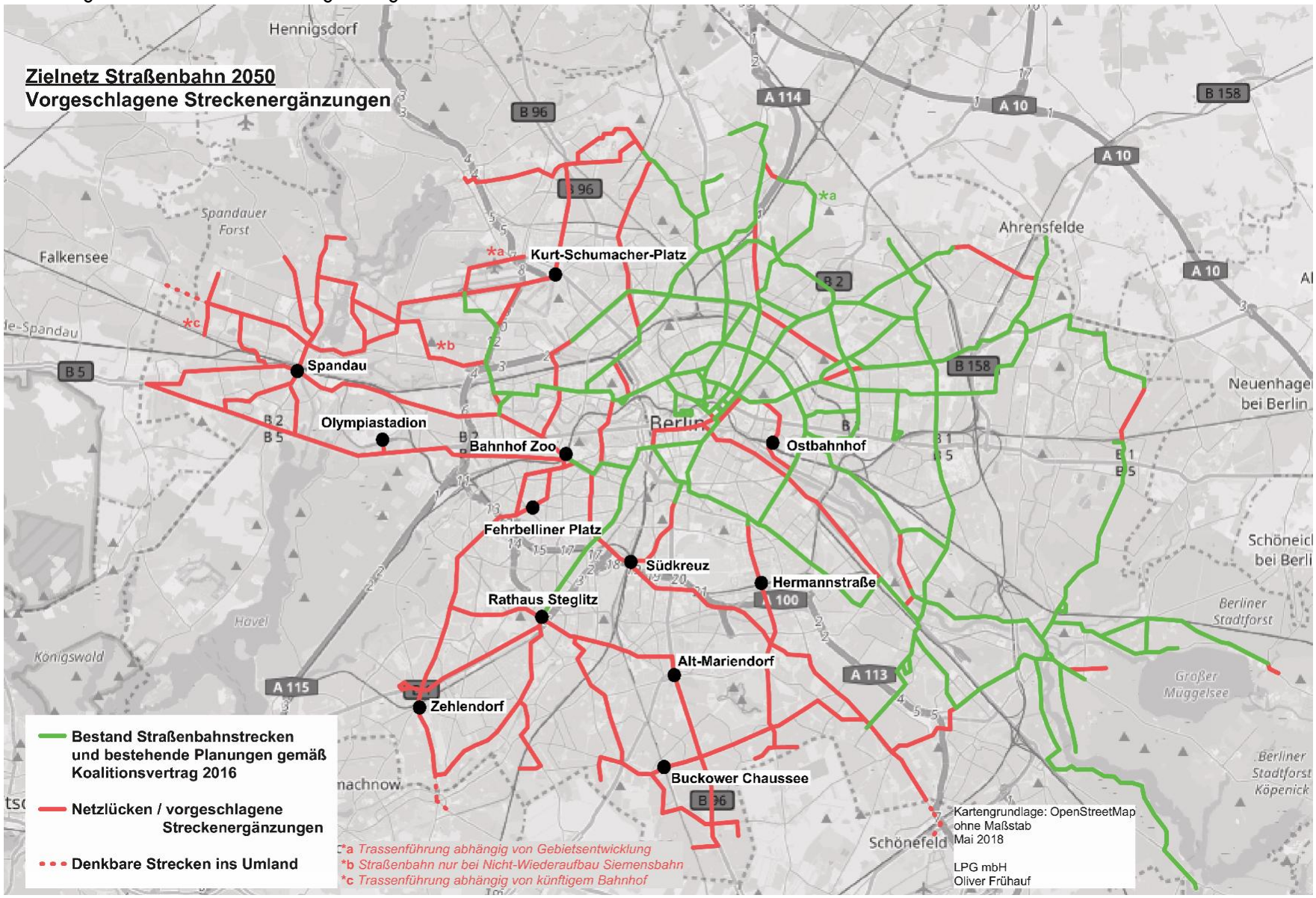
Das vorliegende Zielnetz enthält 235 km weitere Straßenbahnstrecken, die bis spätestens 2050 entstehen sollen, um mittel- bis langfristig ein leistungsstarkes und flächendeckendes Angebot zu schaffen. Damit würde das Straßenbahnnetz bei vollständiger Realisierung in etwa 490 km umfassen. Die größte Ausdehnung wies das Berliner Straßenbahnnetz im Jahr 1930 auf. Damals betrug die gesamte Streckenlänge sogar 634 km.

Das Zielnetz weist einige Besonderheiten auf. So enthält es unter anderem einen Bypass am Alexanderplatz (Alex III), welcher einen dichteren Straßenbahnverkehr ermöglichen soll. Von der westlichen Innenstadt (Zoo) aus sollen die Straßenbahnstrecken sternförmig in die äußeren Stadtteile geführt werden. Damit kann eine große Nachfrage generiert werden. Ein Vorhaben, das Vorrang haben sollte, ist die Umstellung eines Großteils der Spandauer Buslinien auf Straßenbahnbetrieb. Teilweise soll dabei in Spandau auch die vorhandene Gleisinfrastruktur (Bötzowbahn) mit genutzt werden. Zur ehemaligen Siemensbahn soll nur eine Straßenbahnstrecke parallel verlaufen, sofern die S-Bahn, die in diesem Bereich Vorrang genießt, nicht wiederaufgebaut wird.

Die Urban Tech Republic auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel soll kreuzförmig durch die Straßenbahn erschlossen werden, sodass eine gute Einbindung in die Nachbarquartiere erfolgen kann. Eine weitere Besonderheit gibt es bei der Umstellung der Buslinie M46 in Tempelhof, wo abschnittsweise eine direkte Trassenführung neben der Autobahn A100 angedacht ist, die wesentlich zur Beschleunigung und Umgehung von Staustellen beitragen soll.

Die traditionellen Buslinien M19, M29 und 100 sollen im Übrigen beibehalten werden. Hier ist eine Straßenbahnlösung verkehrlich nicht umzusetzen oder wegen der insbesondere touristischen Nutzung der Doppeldeckbusse nicht sinnvoll.

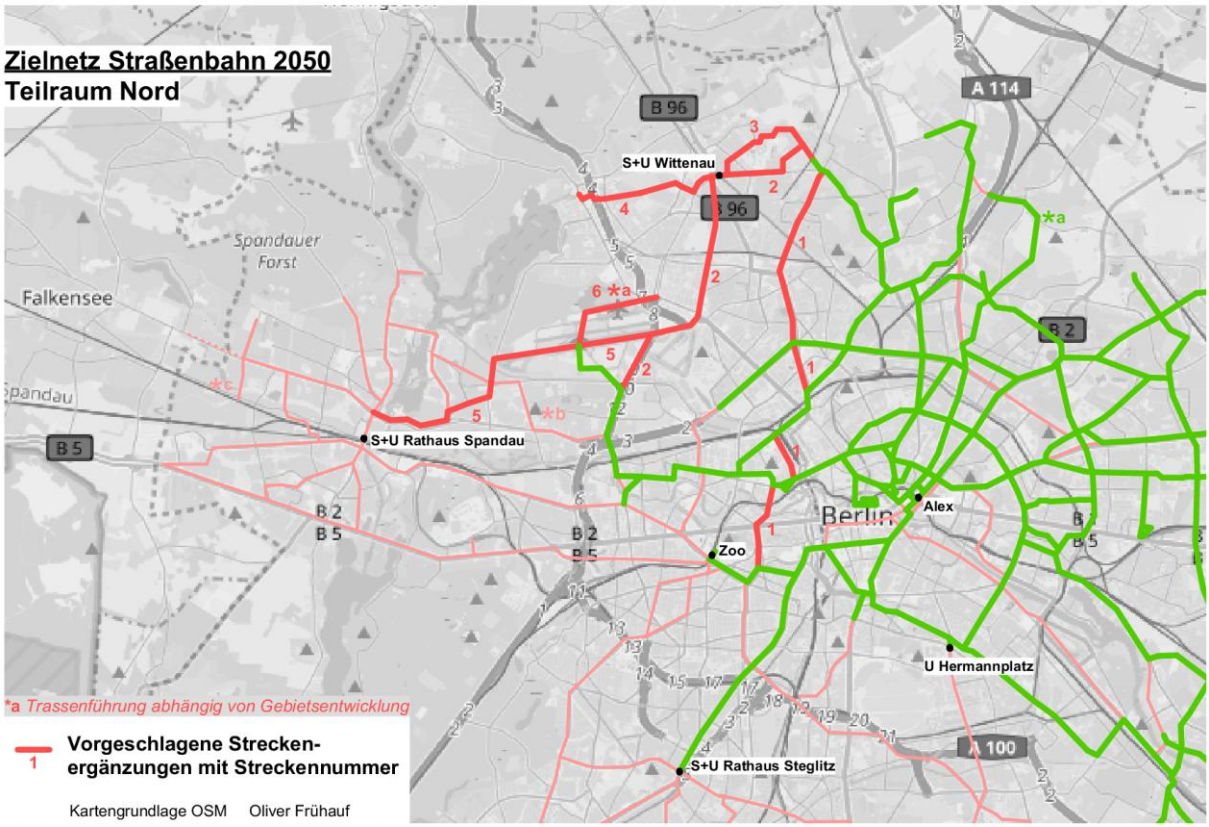
Abbildung 4: Zielnetz 2050 – Vorgeschlagene Strecken



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

3.2 Einzelstrecken – Teilraum Nord

Abbildung 5: Strecken im Teilraum Nord



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

1 Märkisches Viertel – Hauptbahnhof - Wittenbergplatz

Der Verkehrskorridor Märkische Viertel – Hauptbahnhof – Wittenbergplatz wird zu einer wichtigen Direktverbindung zwischen den nordwestlichen Stadtteilen Pankows (Wilhelmsruh und Rosenthal), Reinickendorf und der Innenstadt mit einer hohen Netzverknüpfungsfunktion entwickelt. Dabei erhält die Straßenbahn entlang der Hauptstraße und Kopenhagener Straße jeweils vor den Knotenpunktzufahrten eigene Gleiskörper. Im weiteren Verlauf über Residenzstraße – Markstraße – Reinickendorfer Straße – Fennstraße und Heidestraße erhält sie einen komplett eigenen Gleiskörper, wobei sie sich zwischen Nettelbeckplatz und Heidestraße die Trasse mit der nach Koalitionsvereinbarung auf Straßenbetrieb umzustellenden Linie M27 teilt. So wird mit dem Streckenneubau eine völlig neue, radiale Nord-Süd-Verbindung in den zentralen Bereich und die westliche Innenstadt geschaffen, welche wesentlich schneller und zuverlässiger sein wird als es die heutigen Busse überhaupt sein können. Im unmittelbaren Umfeld dieser Strecke leben rund 100.000 Menschen. Der Bus kann die heutigen verkehrlichen Ansprüche nicht mehr erfüllen, wie die hohen Verkehrsmengen zeigen: Knapp 40.000 Kraftfahrzeuge am Tag befahren gemäß Berliner Umweltatlas jeweils die Heidestraße und die Residenzstraße. Ein Teil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die neue, moderne Straßenbahnverbindung abgedeckt werden.

Das besondere Merkmal dieser Strecke sind die zukünftigen Umsteigemöglichkeiten zu den Schnellbahnen: Die Trasse kreuzt den künftigen Bahnhof für die Heidekrautbahn (RB27) am Wilhelmsruher Damm, den S-Bahnhof Wilhelmsruh (S1 und künftige Nord-Süd-Bahn über Hauptbahnhof) und einen denkbaren

S-Bahnhof Kopenhagener Straße an der Kremmener Bahn (S25). Weiterhin berührt sie die U-Bahnlinien U8 (U Residenzstraße), U9 (Nauener Platz) und U6 (Reinickendorfer Straße), die Ringbahn am S-Bahnhof Wedding, den zukünftigen Bahnhof Perleberger Brücke der neuen Nord-Süd-S-Bahnlinien und den Hauptbahnhof. Schließlich trifft sie am Wittenbergplatz auf die U-Bahnlinien U1, U2 und U3. Diverse bestehende und künftige Straßenbahnlinien werden auf dem Weg ebenso gekreuzt.

Eine weitere Besonderheit ergibt sich am Großen Stern: Bei einer weitgehenden Sperrung des Lustgartens und der Straße Unter den Linden verliert die Straße des 17. Juni ihre verkehrliche Funktion. Damit besteht die Chance, die Zerschneidung des Tiergartens zu überwinden und in diesem Bereich eine dauerhafte Aufenthaltsfläche für den Fußverkehr schaffen, welche weiterhin für überregionale Events genutzt werden kann. Durch die Straßenbahnführung ab Hauptbahnhof über Großen Stern zum Wittenbergplatz entsteht unmittelbar am Westrand der „Festmeile" ein Haltepunkt für die Straßenbahn. Hierfür wird erwogen, die Straßenbahntrasse grundsätzlich an der Ostseite von Spreeweg, Großer Stern und Hofjägerallee zu realisieren.

2 Märkisches Viertel – Jungfernheide

Mit Umstellung des Verkehrskorridors Märkisches Viertel – Jungfernheide auf Straßenbahnbetrieb werden die heutigen Buslinien M21 und X21 ersetzt. Beginnend in Rosenthal Nord an der bisherigen Endhaltestelle der M1 führt die Trasse zur Erschließung der Hochhaussiedlung über die Quickborner Straße und Treuenbrietzener Straße zum Wilhelmsruher Damm. Dem heute noch mit Bussen stark belasteten Wilhelmsruher Damm folgt die Trasse auf eigenem Gleiskörper über das Märkische Zentrum zum S- und U-Bahnhof Wittenau. Weiter geht es auf eigenem Gleis zum U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz und parallel zur Autobahn A111 zur in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Strecke Jungfernheide – Urban Tech Republic, auf welcher die Straßenbahn den Bahnhof Jungfernheide erreicht.

Mit der Verbindung erhält das Märkisches Viertel, in dem rund 40.000 Menschen leben, endlich eine angemessene Schienenanbindung, die Umsteigemöglichkeiten zu vielen Schnellbahnlinien bietet: Am Startpunkt wird die künftig wieder betriebene Heidekrautbahn berührt, in Wittenau gibt es Umsteigemöglichkeiten zur S1, S26 und U8, an der Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik zur S25 und U8, am Kurt-Schumacher-Platz zur U6. Am Jakob-Kaiser-Platz wird die U7 erreicht und in Jungfernheide neben der U7 schließlich die Ringbahn, die künftige S-Bahnlinie durch den neuen Nord-Süd-S-Bahntunnel sowie der Regionalverkehr. Die Reisegeschwindigkeit wird sich dank des durchweg eigenen Gleiskörpers trotz der deutlich häufigeren Halte der Geschwindigkeit der heutigen Expressbuslinie annähern.

3 Senftenberger Ring

Der Senftenberger Ring wird heute durch die Buslinie 122 im dichten Takt bedient. An dem Ring befindet sich ein Großteil der sozialen Infrastruktur des Märkischen Viertels, darunter mehrere Schulen. Schon aus der hohen Bevölkerungsdichte der Großwohnsiedlung generiert sich die starke Verkehrsnachfrage. Eine Straßenbahn bietet hier die ausreichenden Kapazitäten, um die heutigen „Bus-Karawanen" abzulösen. Zwar ist ein eigener Gleiskörper nicht oder nur teilweise zu realisieren, jedoch weisen die betroffenen Straßen nur geringe Verkehrsbelastungen auf, sodass keine Behinderungen für die Straßenbahn zu erwarten sind.

4 (Märkisches Viertel –) Wittenau – Tegel

Die Straßenbahnstrecke Wittenau – Tegel ermöglicht die Verbindung zwischen dem Märkischen Viertel und Tegel und schafft eine attraktive und schnelle Verknüpfung des im Stadtentwicklungsplan Zentren 3 ausgewiesenen Hauptzentrums Gorkistraße/Berliner Straße (Tegel) mit dem Ortszentrum am S- und U-Bahnhof Wittenau und dem Stadtteilzentrum Märkisches Zentrum. Zugleich entsteht eine sinnvolle Tangente zwischen den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Schnellbahnlinien: In Tegel werden die S25, die U6 und künftig der Regionalverkehr des Prignitz-Express' erreicht, in Wittenau die S1, S26 und U8 sowie im weiteren Verlauf die zukünftige Heidekrautbahn.

Von Wittenau kommend folgt der Korridor der heutigen Buslinie 124 über den Eichborndamm, Alt-Wittenau und die Gorkistraße, um schließlich Alt-Tegel zu erreichen. Teilweise ist die Führung auf einem eigenem Gleiskörper möglich. Die Verkehrsbelastung auf den Straßen ist gering. Bei der Beseitigung des Bahnübergangs Gorkistraße im Zuge des Ausbaus der S-Bahnstrecke und Bau der Regionalbahn ist die künftige Straßenbahntrasse planerisch zu berücksichtigen, sodass optimale Umsteigesituationen geschaffen werden.

5 Kurt-Schumacher-Platz – Spandau

Der Korridor Kurt-Schumacher-Platz – Spandau schafft eine attraktive Tangente, die neue und schnelle Verbindungen zwischen Ortsteilen ermöglicht, die bisher durch das Flugfeld des Flughafens Tegel voneinander getrennt waren. Auch die Entwicklungsgebiete Urban Tech Republic und Gartenfeld werden angebunden und besser mit dem Umfeld vernetzt. Am neuen Kurt-Schumacher-Quartier zweigt die Strecke vom Verkehrskorridor Märkisches Viertel – Jungfernheide ab und erschließt die Urban Tech Republic in Ost-West-Ausrichtung. Ein eigener Gleiskörper ist durchweg möglich und daher vorzusehen.

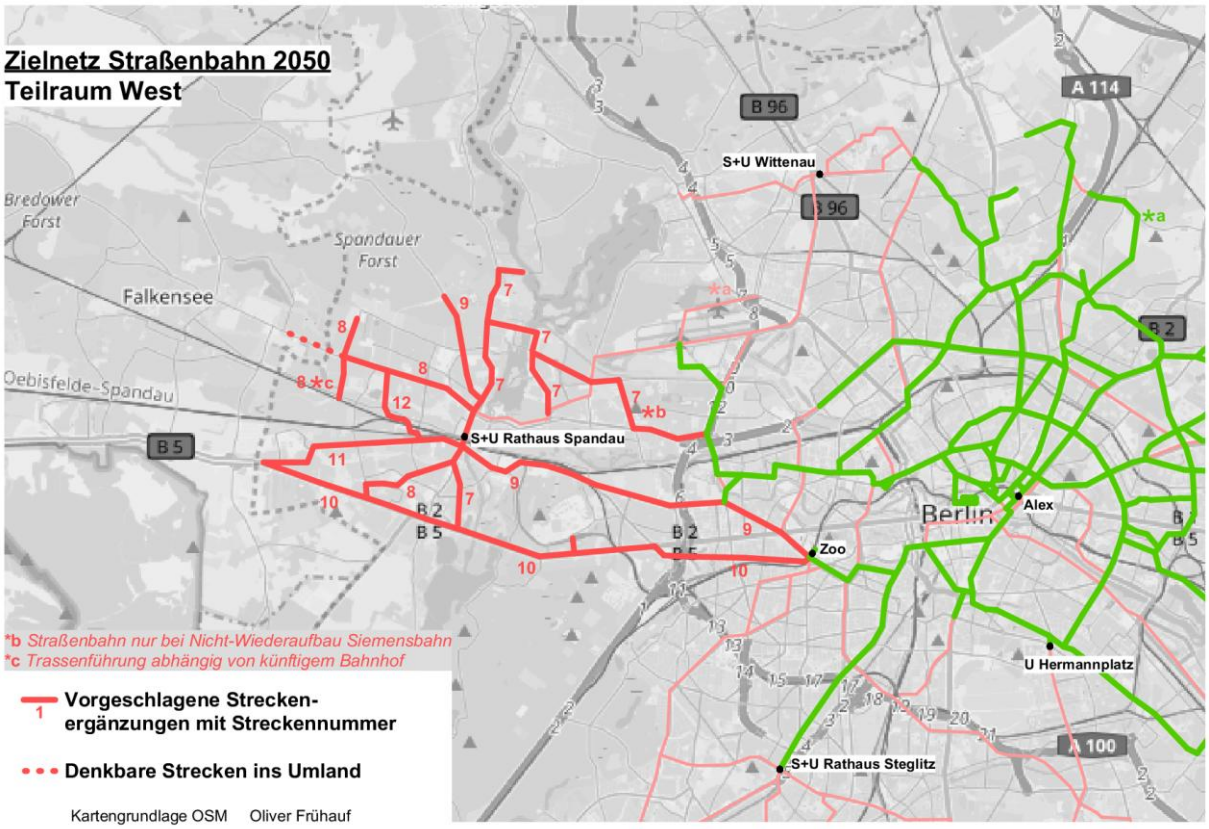
Westlich trifft die Strecke auf die Gartenfelder Straße, tangiert das Entwicklungsgebiet Gartenfeld und folgt dem Verlauf der heutigen Buslinie X33 zum Rathaus Spandau. Größtenteils ist die Führung auf eigenem Gleiskörper möglich, im Bereich Am Juliusturm auch zwingend vorzusehen, da hier 40.000 bis 50.000 Kraftfahrzeuge/Tag verkehren. Durch die völlig neue ÖPNV-Verbindung lässt sich der Individualverkehr deutlich reduzieren. Die Strecke bietet Umsteigemöglichkeiten am Kurt-Schumacher-Platz zur U6 und in Spandau zur S3, S9, U7 sowie zum Fern- und Regionalverkehr Spandau. Unterwegs werden zudem mehrere neue Straßenbahnstrecken gekreuzt.

6 Urban Tech Republic – Scharnweberstraße

Die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Strecke Jungfernheide – Urban Tech Republic soll weiter zum U-Bahnhof Scharnweberstraße (U6) geführt werden. Die genaue Trassenführung ist abhängig von der weiteren Gebietsentwicklung. Zusammen mit der Strecke Kurt-Schumacher-Platz – Spandau soll eine kreuzförmige Erschließung der Urban Tech Republik geschaffen werden, welche auch eine gute Integration in die benachbarten Quartiere sicherstellt. Die Trasse soll zunächst weiter in den Norden des Entwicklungsgebiets führen und dann im Süden der Cité Guynemer Richtung Osten abknicken, um schließlich den U-Bahnhof zu erreichen. Damit entsteht eine weitere Anbindung der Urban Tech Republic an die Schnellbahn, was die Verkehrsströme entzerrt.

3.3 Einzelstrecken – Teilraum West

Abbildung 6: Strecken im Teilraum West



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

7 Wilhelmstadt – Rathaus Spandau – Hakenfelde/Haselhorst/Jungfernheide (36er-Linien)

Die Buslinien 136, 236 und X36 bilden heute in Spandau ein häufig bedientes Linienbündel. Durch die städtebauliche Entwicklung der Wasserstadt Oberhavel mit zahlreichen zu realisierenden Wohnungen ist in naher Zukunft mit einer noch stärkeren Nachfrage zu rechnen, die durch Busse auf keinen Fall adäquat bedient werden kann. Eine Umstellung auf die Straßenbahn ist daher unumgänglich.

Von Alt-Pichelsdorf aus folgt die Trasse der Pichelsdorfer Straße zur Klosterstraße und erschließt damit die östliche Wilhelmstadt, ein Ortsteilzentrum mit ausgeprägter Urbanität gemäß StEP Zentren 3 Berlin. Ein eigener Gleiskörper ist voraussichtlich nicht durchgängig realisierbar, jedoch ist die im Umweltatlas Berlin angegebene Verkehrsbelastung mit 5.000 bis 10.000 Kraftfahrzeugen/Tag bzw. in einem kurzen Abschnitt 10.000 bis 15.000 Kraftfahrzeugen/Tag nicht besonders hoch. In der stärker belasteten Klosterstraße, auf welcher die Strecke zum Bahnhof Spandau geführt wird, ist ein eigener Gleiskörper hingegen möglich und einzurichten.

Der Bahnhof Spandau ist ein zentraler Verkehrsknoten. Hier lässt sich zu den Linien S3 und S9, zur U7 und zum Regional- und Fernverkehr umsteigen. Zudem ist das heutige Spandauer Busnetz sternenförmig auf den Bahnhof ausgerichtet. Künftig wird es diverse Straßenbahnlinien geben. Auch die Altstadt Spandau, ausgewiesenes Hauptzentrum mit hoher Urbanität, ist vom Bahnhof aus fußläufig erreichbar.

Weiter führt die Straßenbahnstrecke entsprechend dem Verlauf der heutigen Buslinien 136, 236 und X36 auf eigenem Gleiskörper nach Hakenfelde mit einer Umsteigemöglichkeit zur zukünftigen Siemensbahn. An der Rauchstraße verzweigt sich die Strecke. Ein Ast führt geradeaus weiter bis zum Aalemannufer, wo die Personenfähre nach Tegelort erreicht wird. Mit dieser Trasse werden weitere Neubaugebiete erschlossen. Zudem werden Umsteigezwänge vermieden, die sich bei einer Nichtumstellung des Linienastes ergeben würden. Der andere Streckenzweig führt durch die Rauchstraße und über die Havel in die Wasserstadt Oberhavel. Die Wasserstadtbrücke und die sich östlich anschließende Daumstraße wurden dazu bereits vorsorglich für eine Straßenbahn ausgelegt. Bei einer Straßenbreite von 22 m kann die Bahn ohne Einschränkungen auf eigenem Gleiskörper geführt werden.

An der Kreuzung Daumstraße/Rhenaniastraße zweigt zum einen die Strecke zum U-Bahnhof Haselhorst ab. Sie folgt auf eigenem Gleiskörper dem Verlauf der heute im dichten Takt verkehrenden Buslinien X36 und 236. Zum anderen zweigt die Trasse Richtung Jungfernheide ab. Der Korridor Spandau – Jungfernheide über Gartenfeld ist nur dann als Straßenbahn zu realisieren, wenn die parallel gelegene Siemensbahn nicht wieder in Betrieb genommen wird.

Über die Rhenaniastraße geht es nach Querung des Alten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals auf die Insel Gartenfeld, wo es in den nächsten Jahren ebenso eine umfangreiche Entwicklung geben wird. Gartenfeld wird diagonal erschlossen. Über den Saatwinkler Damm und Rohrdamm, wo ein eigener Gleiskörper teilweise realisierbar erscheint, geht es auf den mit 40.000 bis 50.000 Kraftfahrzeugen/Tag hoch belasteten Siemensdamm. Ein eigener Gleiskörper kann hier problemlos auf dem breiten Mittelstreifen platziert werden. Am Tegeler Weg trifft die Strecke auf die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Trasse Jungfernheide – Urban Tech Republic. Auf dieser wird der S-, U-, und Regionalbahnhof Jungfernheide erreicht. Hier ist ein Umstieg zur Ringbahn möglich, zur künftigen S-Bahnlinie zum Hauptbahnhof sowie zu weiteren Straßenbahnlinien.

Die Neubaugebiete erhalten mit diesem Verkehrskorridor von Beginn an eine attraktive Schienenanbindung: Zum einen gelangt man im Westen zum Hauptzentrum Spandau mit dem S- und U- sowie Fern- und Regionalbahnhof zum anderen wird im Osten die Ringbahn in Jungfernheide erreicht. Je nach Linienführung geht es mit der Straßenbahn weiter Richtung westliche Innenstadt. Gleichzeitig wird eine Verbindung zwischen dem Teilnetz Spandau und dem restlichen Berliner Straßenbahnnetz geschaffen.

Im Bedarfsplan des Entwurfs zum Berliner Nahverkehrsplan 2019 - 2023 ist die Strecke, anders als in der Koalitionsvereinbarung, teilweise enthalten. Sie wird zwischen Rathaus Spandau und Jungfernheide als vordringlicher Bedarf gekennzeichnet. Demnach hat die Verwaltung die Notwendigkeit der Anbindung Spandaus an das Straßenbahnnetz mittlerweile erkannt. Dafür sind aber die Strecken Zoo – Kantstraße – Staaken und Zoo – Spandauer Damm – Johannesstift vorrangig zu realisieren.

8 Rudolf-Wissell-Siedlung – Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld (37er-Linienbündel)

Die Buslinien M37 und 137 binden heute die Großwohnsiedlungen Rudolf-Wissell-Siedlung im Süden und Falkenhagener Feld im Norden an den Bahnhof Spandau und das Hauptzentrum Altstadt Spandau an. Die Busse stoßen dabei zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze, sodass sich die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb aufzwingt.

Die Trasse beginnt an der Kreuzung Heerstraße/Magistratsweg, wo die zukünftig auf der Heerstraße verkehrende Straßenbahn (Zoo – Kantstraße – Staaken) berührt wird. Nach Erschließung der Rudolf-Wissell-Siedlung führt die Strecke über die Seeburger Straße zur Kosterstraße und gemeinsam mit der Straßenbahn aus der Wilhelmstadt zum Bahnhof Spandau.

Am Falkenseer Platz biegt die Strecke dann nach Westen ab und führt über Falkenseer Damm und Falkenseer Chaussee ins Falkenhagener Feld. Die bis zu 30.000 Kraftfahrzeuge pro Tag auf diesem Weg belegen die hohe Verkehrsnachfrage auf dieser Relation. Die Straßenbahn stellt eine attraktive Alternative zum PKW dar. Sie verkehrt auf eigenem Gleiskörper.

An der Kreuzung Falkenseer Chaussee/Stadtrandstraße verzweigt sich die Strecke: Entsprechend der Trasse Spandau – Bötzowbahn – Falkenhagener Feld kann es eine Strecke in Richtung Falkensee geben. Ein Nordast wird zum Waldkrankenhaus Spandau führen. Ein anderer Ast führt in südlicher Richtung zu einem zu realisierenden S-Bahnhof an der Hamburger Bahn. Den Bewohnenden des Falkenhagener Felds wird damit die Möglichkeit gegeben, die Bahnstrecke in Richtung Berliner Innenstadt zu erreichen, ohne am stark ausgelasteten Bahnhof Spandau umsteigen zu müssen, sodass dieser Knoten entlastet wird. Die genaue Trassenführung der Straßenbahn hängt von der Lage der künftigen Station ab.

Anders als in der Koalitionsvereinbarung ist im Bedarfsplan des Entwurfs zum Berliner Nahverkehrsplan 2019 - 2023 die Strecke Rudolf-Wissell-Siedlung – Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld fest eingeplant, sofern es hier zu keiner U-Bahnverlängerung kommt. Die Trasse stimmt zu großen Teilen mit dem hier dargelegten Verlauf überein und weicht nur im Falkenhagener Feld ab. Als vordringlicher Bedarf soll die Strecke gemäß Bedarfsplan schon 2026 - 2030 realisiert werden. Das bedeutet, dass Spandau ein eigenständiges Teilnetz erhalten soll bis der Anschluss an das Restnetz erfolgt, um einen Straßenbetrieb in Spandau schneller realisieren zu können. Das Umdenken der Verwaltung in dieser Hinsicht ist zu begrüßen.

9 Zoo – Spandauer Damm – Johannesstift

Die Buslinie M45 stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Berliner Innenstadt und Spandau dar. Schon heute wird die Linie werktags im 6-Minuten-Takt bedient. Eine Umstellung auf Straßenbahnbetrieb ist angebracht, um Kapazitätsengpässen beizukommen und das Fahrgastpotenzial noch besser abzuschöpfen.

Die Strecke beginnt am zentralen Verkehrsknoten der City West, dem Bahnhof Zoo. Es ergeben sich zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn (S3, S5, S7, S9), U-Bahn (U2, U9) und zum Regional- und Fernverkehr. Hinzu kommen künftige Straßenbahnlinien, die sich hier treffen werden. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe der Campus der Technischen Universität und der Universität der Künste Berlin, welcher im weiteren Verlauf der Strecke bis zum Ernst-Reuter-Platz begleitet wird. Dort zweigt die künftige Straßenbahn Virchow-Klinikum – Zoo ab.

Die Strecke des umgestellten M45 führt weiter zum Luisenplatz am Schloss Charlottenburg, an dem die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Straßenbahnstrecke von Moabit hinzustößt. Durchgängig

auf eigenem Gleiskörper führt die Strecke über den S-Bahnhof Westend (Ringbahn, S46), den U-Bahnhof Ruhleben (U2) und die Ruhlebener Straße zum Fernbahnhof Spandau.

Nach Passieren des zentralen Umsteigeknotens folgt die Trasse der Strecke Wilhelmstadt – Rathaus Spandau – Hakenfelde (36er-Linienbündel) bis zum Wröhmännerpark und führt dann entlang der Schönwalder Straße durch dichte Spandauer Gründerzeitbebauung zum Johannesstift.

10 Zoo – Kantstraße – Staaken

Die Heerstraße ist eine der wichtigsten Ausfallstraßen Berlins und wird abschnittweise mit bis zu 50.000 Kraftfahrzeugen pro Tag gemäß Umweltatlas belastet. Die wichtige Ost-West-Achse verbindet den Süden Spandaus mit der Berliner Innenstadt. Heute fahren hier Busse der Linien M49 und X49. Eine attraktive Straßenbahn auf dieser Relation kann dazu beitragen, dass die pendelnde Bevölkerung nicht länger mit dem PKW in Richtung Stadtzentrum fährt, sondern die Straßenbahn benutzt, die gegenüber den heutigen Bussen höhere Reisegeschwindigkeiten und einen besseren Fahrkomfort bieten wird.

Die Strecke beginnt am Bahnhof Zoo und führt auf der Kantstraße durch den im StEP Zentren 3 ausgewiesenen Zentrumskernbereich City-West. Sie kreuzt dabei die Wilmersdorfer Straße mit ihren zahlreichen Einkaufsgelegenheiten. Über die Masurenallee am Messegelände und Zentralen Omnibusbahnhof vorbei geht es weiter zum Theodor-Heuss-Platz. Ab dort folgt die Straßenbahn der Heerstraße Richtung Westen, trifft mit der Straßenbahnstrecke vom Brunsbütteler Damm zusammen, so dass für die beiden Strecke eine gemeinsame Endhaltestelle am westlichen Stadtrand vorgesehen werden kann. Auf der teilweise überbreiten Straße kann ein eigener Straßenbahngleiskörper problemlos angelegt werden. An der Flatowallee ist ein Abzweig zum S-Bahnhof Olympiastadion vorgesehen, der einen Zubringerverkehr zu den Großveranstaltungen im Stadion ermöglicht.

Mit der Radiallinie wird eine attraktive Verbindung zwischen Spandau und der Innenstadt geschaffen, mit der bedeutsame Einkaufsbereiche verbunden werden und zahlreiche Umsteigemöglichkeiten entstehen. Entlang der Trasse werden die künftigen Straßenbahnstrecken aus der Rudolf-Wissel-Siedlung und aus der Wilhelmstadt gekreuzt sowie die Buslinien nach Kladow und Gatow. Schnellbahnlinien werden am S-Bahnhof Heerstraße (S3, S9), U-Bahnhof Theodor-Heuß-Platz (U2), S-Bahnhof Messe Nord (Ringbahn, S46) und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße (U7) erreicht. Zudem ergeben sich am Bahnhof Zoo, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der westlichen Innenstadt, diverse Umsteigemöglichkeiten, darunter zur S-Bahn (S3, S5, S7, S9), zur U-Bahn (U2, U9) und zum Regional- und Fernverkehr.

11 Spandau – Brunsbütteler Damm – Staaken

Entsprechend der im dichten Takt verkehrenden Buslinie M32 führt diese Strecke vom Bahnhof Spandau aus über den Brunsbütteler Damm und erschließt dabei unter anderem die Luise-Schröder-Siedlung, eine Großwohnsiedlung in Staaken. Ein eigener Gleiskörper ist im Brunsbütteler Damm überwiegend realisierbar. Die Strecke biegt am Nennhauser Damm Richtung Süden ab und führt bis zur Heerstraße, an der die gemeinsame Endhaltestelle mit der Straßenbahnstrecke des Korridors Zoo – Kantstraße – Staaken entsteht. Dieser letzte Streckenabschnitt ermöglicht die Übereckverbindung und bringt zudem betriebliche Vorteile mit sich.

12 Spandau – Bötzowbahn – Falkenhagener Feld

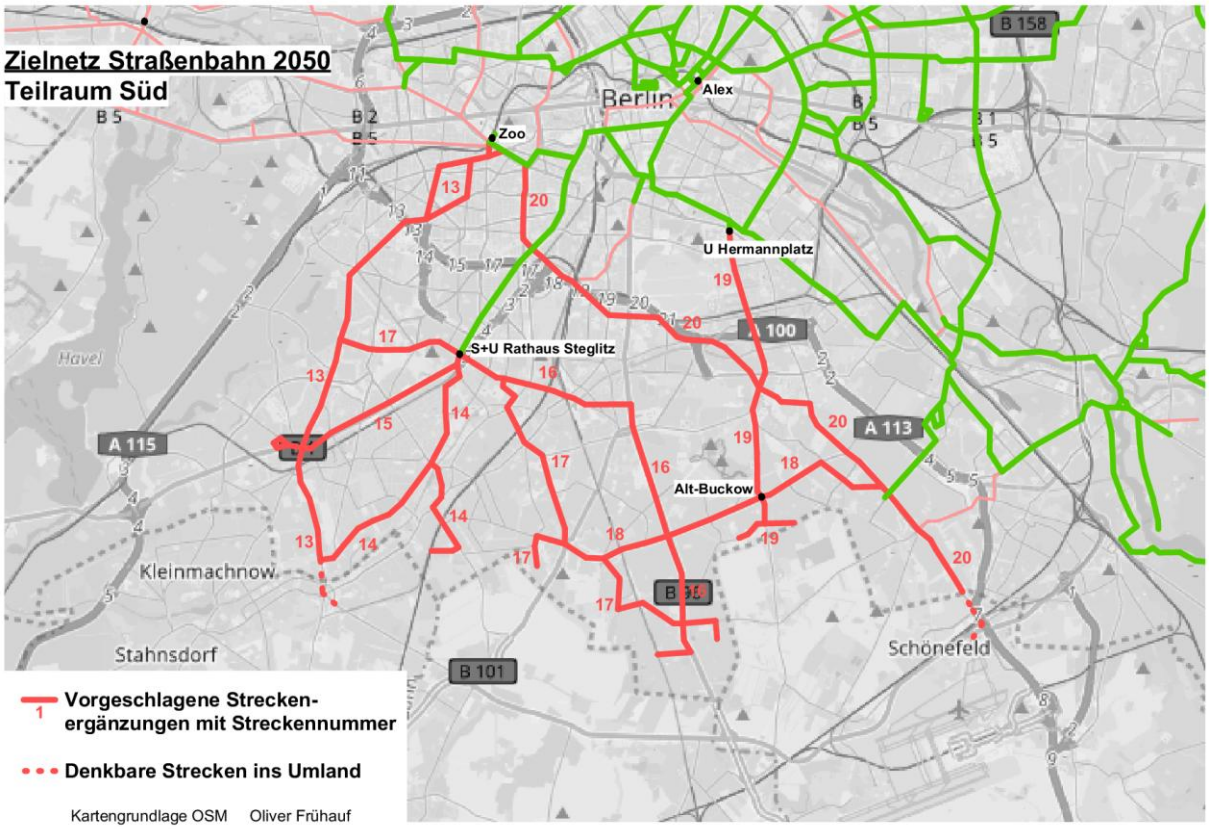
Idee ist es, der ansässigen Bevölkerung im von Hochhäusern geprägten Ortsteil Falkenhagener Feld eine besonders attraktive und besonders schnelle Anbindung zum Rathaus Spandau und damit zum im StEP Zentren 3 ausgewiesenen Hauptzentrum Altstadt Spandau zu bieten. Dabei sollen die Gleise der vorhandenen Bötzowbahn mitgenutzt werden.

Die Falkenseer Chaussee wird täglich durch 30.000 Pkw belastet. Rund 10.000 von ihnen starten im Falkenhagener Feld. Ein Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die neue, besonders schnelle Express-Straßenbahnverbindung abgedeckt werden. Der Streckenverlauf wurde so gewählt, dass das neue Straßenbahnangebot vollständig über eine eigene Trasse bzw. den Bahnkörper der Bötzowbahn führt. Lediglich westlich des Bahnhofes Spandau muss eine Gleisunterführung gebaut werden, um parallel zum Bahnhof die Haltestelle anordnen zu können. So werden kürzeste Umsteigewege zu den Zügen garantiert. Diesen Abschnitt können aus dem Brunsbütteler Damm kommende Straßenbahnen des Korridors Spandau – Brunsbütteler Damm – Heerstraße mitnutzen. Die Fahrzeit zwischen der Falkenhagener Chaussee und dem Bahnhof Spandau beträgt bei einem Halt an der Seegefelder Straße nur rund 5 Minuten. Der Bus benötigt heute mehr als doppelt so lange. Umsteigemöglichkeiten bestehen am Bahnhof Spandau zu den S-Bahnlinien S3 und S9, zur U-Bahnlinie U7, zum Regional- und Fernverkehr sowie zukünftig zu diversen weiteren Straßenbahnlinien.

Eine Verlängerung der Straßenbahn vom Falkenhagener Feld über die Falkenseer Chaussee hinaus um rund 1,6 km nach Falkensee auf Brandenburger Gebiet bis zur Seeburger Straße wäre sinnvoll.

3.4 Einzelstrecken – Teilraum Süd

Abbildung 7: Strecken im Teilraum Süd



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

13 Zehlendorf – Zoo/Wittenbergplatz

Der Verkehrskorridor Zehlendorf – Zoo/Wittenbergplatz ist die klassische Verbindung zwischen dem Südwesten Berlins und der westlichen Innenstadt mit dem Kurfürstendamm, dem Bahnhof Zoologischer Garten und den Geschäftszentren rund um den Wittenbergplatz. Neben dem Zehlendorfer Zentrum und der City West werden das Verwaltungszentrum am Fehrbelliner Platz und die Freie Universität angebunden.

Entsprechend attraktiv wird das neue Straßenbahnangebot. Angedacht sind zwei Linienführungen, welche beide ab Teltower Damm/Stadtgrenze (mit Option Anbindung Teltow) über Zehlendorf Eiche, die Clayallee und den Hohenzollerndamm verlaufen. Dort teilen sie sich zur besseren Erschließung der Ortsteile Schmargendorf und Wilmersdorf auf und fahren wechselweise über die Konstanzer Straße und den Kurfürstendamm bzw. über Hohenzollerndamm und Uhlandstraße in die City West zum Wittenbergplatz bzw. zum Bahnhof Zoologischer Garten.

Allein die Clayallee wird gemäß Berliner Umweltatlas täglich von 30.000 Pkw belastet, der Hohenzollerndamm von 35.000, bereichsweise sogar deutlich darüber. Ein Großteil der Verkehrsnachfrage wird durch diese sehr attraktive und schnelle neue Straßenbahn übernommen.

Ihre Reisegeschwindigkeit entspricht aufgrund der direkten Linienführung und dem durchweg eigenen Gleiskörper dem der heutigen Expressbuslinie X10 – bei deutlich häufigeren Halten. Die Vorteile einer Expressbuslinie (hohe Reisegeschwindigkeit) und einer Metrolinie (dichte Takte) werden kombiniert. Umsteigemöglichkeiten bestehen zur S1 in Zehlendorf, zur U3, zur Ringbahn, zur U7, U2, U9 sowie zur Stadtbahn (S3, S5, S7, S9 und dem Regional- und Fernverkehr).

Die Straßenbahn bietet zudem durch die zu erwartende Reduzierung des Autoverkehrs die Möglichkeit, das Zehlendorfer Zentrum fahrrad- und fußgängerfreundlich umzugestalten. Dies wird die Aufenthaltsqualität enorm erhöhen, die Kaufkraft stärken und den Einzelhandel vor Ort langfristig sichern.

14 Hindenburgdamm – Goerzallee/Thermometersiedlung

Der Verkehrskorridor Hindenburgdamm – Goerzallee/Thermometersiedlung stellt die Verlängerung der klassischen Verbindung zwischen der westlichen Innenstadt und dem Steglitzer Zentrum dar. Mit der Weiterführung der zwischenzeitlich in Rathaus Steglitz endenden Straßenbahnlinien durch den Hindenburgdamm werden der historische Ortskern von Lichterfelde und das Klinikum bedient. An der Goerzallee/Ecke Drakestraße gabelt sich die Strecke. Ein Ast wird weiter geradeaus über die Goerzallee führen und eine umsteigefreie Verbindung zu den Neubaugebieten Schweizer Viertel und den Wohnungen auf dem ehemaligen Telefunkenwerk bzw. den McNair-Barracks herstellen. Die Straßenbahn erhält einen eigenen Gleiskörper, wofür die Goerzallee zwischen Drakestraße und Wismarer Straße umgebaut werden muss. Es wird darauf geachtet, dass der alte Baumbestand erhalten bleiben kann.

Zudem soll ein Abzweig entstehen, mit dem eine neue, sehr schnelle Verbindung zwischen Rathaus Steglitz und der Thermometersiedlung, sowie der Neubausiedlung Lichterfelde-Süd geschaffen wird. Die Reisegeschwindigkeit der Verbindung Rathaus Steglitz – Thermometersiedlung wird deutlich höher liegen als die der heutigen Buslinie 186. Nach ersten Berechnungen werden pro Fahrtrichtung rund 5 Minuten eingespart. Hintergrund ist die Führung der Straßenbahn über eine eigene Trasse nicht nur im Bereich des Hindenburgdamms, sondern weiter entlang der Giesensdorfer Straße, Ostpreußendamm und Osdorfer Straße bis zur Réaumurstraße. Im Bereich der Giesensdorfer Straße wird eine alternative Streckenführung über die Straße am Barnackufer und entlang des Kraftwerkes geprüft.

Allein der Hindenburgdamm wird gemäß Berliner Umweltatlas täglich von mehr als 30.000 Pkw belastet, die Goerzallee von mehr als 20.000. Ein Großteil der Verkehrsnachfrage kann durch die verlängerte Straßenbahnverbindung übernommen werden.

Die Straßenbahn bietet zudem die Möglichkeit, den Hindenburgdamm fußgängerfreundlich zu gestalten. Die Verringerung des Autoverkehrs führt dazu, dass lediglich ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung erforderlich ist. Die Querungsbreite für Fußgänger verringert sich von bislang 9,0 m um rund 40 % auf nur noch 5,25 m (Fahrstreifen + Radfahrstreifen). Zudem ergibt sich die einmalige Chance, den historischen Ortskern von Lichterfelde umzugestalten, indem man den verbleibenden Kfz-Verkehr auf der Südseite der Dorfkirche konzentriert. Auf der Nordseite des Angers kann neben der Straßenbahnhaltestelle ein ausgedehnter Fußgängerbereich angelegt werden.

15 Steglitz – Zehlendorf

Dieser Verkehrskorridor bildet eine weitere Verlängerung der Linien vom Rathaus Steglitz und stellt die umsteigefreie Verbindung bis nach Zehlendorf wieder her. Die Straßenbahn folgt dabei auf der Bundesstraße B1 dem Verlauf der heutigen Buslinie M48 bis zur Busseallee. In Zehlendorf Eiche trifft sie dabei die Trasse der künftigen Strecke Zehlendorf – Zoo/Wittenbergplatz.

Allein der Straßenzug Unter den Eichen wird täglich von 40.000 Kraftfahrzeugen belastet, die Potsdamer Chaussee von rund 28.000. Ein Großteil der Verkehrsnachfrage kann durch die verlängerte Straßenbahnverbindung abgedeckt werden.

Die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn wird dabei deutlich höher liegen als die der heutigen Buslinie. Letztere ist zudem außerordentlich verspätungsanfällig. Grundsätzlich ist auf der gesamten Strecke zwischen Steglitz und Zehlendorf der Platz für einen eigenen Gleiskörper der Straßenbahn vorhanden – überwiegend im Bereich des heutigen Mittelstreifens. Lediglich der Abschnitt entlang des Botanischen Gartens muss völlig neu gebaut werden. Dabei sind vorzugsweise Lösungen zu finden, welche die heutigen Baumreihen erhalten.

Die Straßenbahn bietet zudem die Möglichkeit, den gesamten Straßenzug Unter den Eichen – Berliner Straße attraktiv und fußgängerfreundlich zu gestalten. Durch die aufgrund des neuen Nahverkehrsangebotes zu erwartende Reduzierung des Autoverkehrs können an Ampeln die Grünzeiten des Fußverkehrs bei weitgehender Beibehaltung der heutigen Kfz-Spuren deutlich verlängert werden. In diesem Zusammenhang kann darüber nachgedacht werden, ob der Tunnel Drakestraße – einst ein Produkt der „autogerechten Stadt“ – beseitigt und der gesamte Kreuzungspunkt zu einem Bereich mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität umgestaltet werden kann.

16 Steglitz – Mariendorf – Lichtenrade

Dieser Verkehrskorridor stellt eine Verknüpfung zweier Korridore dar: Einerseits die Tangente Rathaus Steglitz – Mariendorf und andererseits die radiale Fortsetzung der U-Bahnlinie U6 in Richtung Süden (Mariendorf – Lichtenrade). Heute wird dieser Bereich durch eines der dichtesten Busangebote in Berlin bedient. Das Busnetz kommt zunehmend an seine Leistungsgrenze. Dass der Bus den heutigen verkehrlichen Ansprüchen nicht mehr gerecht werden kann, zeigen die hohen Verkehrsmengen: Über 25.000 Kraftfahrzeuge am Tag verkehren gemäß Berliner Umweltatlas auf dem Steglitzer Damm und mehr als 50.000 auf dem Mariendorfer Damm südlich von Alt Mariendorf!

Ein Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann von der neuen, modernen Straßenbahnverbindung übernommen werden. Der Streckenverlauf wurde bewusst so gewählt, dass das neue Straßenbahnangebot fast vollständig über eine eigene Trasse verläuft. Lediglich im Bereich der Kaiserstraße ist eine separate Trassenführung nicht ohne Einschränkung realisierbar.

Die Tangentialverbindung zwischen Rathaus Steglitz und Mariendorf folgt bis zur U6 dem Verlauf der heutigen Buslinie 282. In der Albrechtstraße teilt sich die Straßenbahn dabei die Trasse mit der Straßenbahn Dahlem – Steglitz – Marienfelde/Lichtenrade. Die Straßenbahn bietet die einmalige Möglichkeit, den Steglitzer Damm menschenfreundlich zu gestalten. Die Verringerung des Autoverkehrs führt dazu, dass der verbleibende Verkehr über eine Fahrspur pro Richtung geführt werden kann. Damit wird

die Querung für Fußgänger spürbar erleichtert. Darüber hinaus kann der verbleibende Stadtraum für unterschiedliche Nutzungen umgestaltet und die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Bereiches deutlich gesteigert werden.

Am Mariendorfer Damm erreicht die Strecke den im StEP Zentren 3 als Ortsteilzentrum mit ausgeprägter Urbanität dargestellten Geschäftsbereich. Die Trasse biegt hier nach Süden ab und folgt im weiteren Verlauf den heutigen Buslinien M76 und X76 zu deren Endhaltestellen am S-Bahnhof Lichtenrade sowie in die Nahariyastraße, wo eine Hochhaussiedlung erschlossen wird.

Die Straßenbahn wird zwischen Alt-Mariendorf und Lichtenrade so trassiert, dass hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht werden und sie praktisch zu einer oberirdisch verlaufenden verlängerten U-Bahn wird. Zudem werden Lösungen erarbeitet, welche die Straßenbahn so günstig wie möglich mit der in Alt-Mariendorf endenden U-Bahnlinie U6 verknüpfen.

Umsteigemöglichkeiten entstehen entlang des Streckenverlaufs zu den Schnellbahnlinien S1, U9, S25, U6 und S2 sowie zu den zukünftig am Rathaus Steglitz endenden Straßenbahnlinien.

17 Dahlem – Steglitz – Marienfelde/Lichtenrade

Dieser Verkehrskorridor ist die wichtigste Verbindung zwischen Dahlem, dem Steglitzer Geschäftszentrum, dem Ortszentrum von Lankwitz und der Großsiedlung an der Waldsassener Straße. Zudem werden entlang der Trasse mehrere Standorte der Freien Universität Berlin miteinander verknüpft. Heute fahren entlang dieser Strecke bis zu 54 Busse pro Stunde und Richtung. Zusätzlich wird die Strecke von bis zu 28.000 Kraftfahrzeugen am Tag belastet. Ein Großteil dieser Verkehrs- und Binnennachfrage kann durch die neue moderne Straßenbahnverbindung deutlich besser bedient werden.

Die Strecke beginnt an der Königin-Luise-Straße Ecke Clayallee, an der die Strecke Zehlendorf – Zoo/Wittenbergplatz berührt wird. Dem Verlauf der heutigen Buslinie X83 folgend, geht es über den U-Bahnhof Dahlem-Dorf (U3) am Botanischen Garten vorbei zum Rathaus Steglitz, dem zentralen Verkehrsknotenpunkt im Südwesten Berlins. Hier ergeben sich Umsteigemöglichkeiten zur S1, zur U9 sowie zu zahlreichen Bus- und künftigen Straßenbahnlinien.

Mit dem Streckenneubau zwischen Rathaus Steglitz und Marienfelde wird eine weiterhin umsteigefreie, aber wesentlich schnellere und zuverlässigere Verbindung zwischen den Ortsteilen geschaffen als es heute mit Bussen möglich ist. Die Linienführung der Straßenbahn ab Rathaus Steglitz über Albrechtstraße – Halskestraße – Leonorenstraße – S-Bahnhof Lankwitz (S25 und S26) – Paul-Schneider-Straße und Malteser Straße bis zum Nahmitzer Damm erhält grundsätzlich einen unabhängigen Bahnkörper. Die Reisegeschwindigkeit wird in etwa so günstig liegen wie die des heute dort verkehrenden Expressbusses. Trotzdem wird es zusätzliche Halte im Bereich der Albrechtstraße und Leonorenstraße geben. Ein Reisezeitvorteil ergibt sich aus der unabhängigen Trassenführung.

In der Leonorenstraße werden Buslinien, insbesondere aus dem Bereich Lichterfelde-Ost, Alt Lankwitz und der Gallwitzallee, auf die Trasse geleitet und an denselben Bahnsteigen wie die Straßenbahn halten. So profitieren auch die Busfahrgäste von der unabhängigen Trasse. Die von Süden kommenden Buslinien werden im weiteren Verlauf konsequent über die Birkbuschstraße, die Straßenbahn über die Albrechtstraße nach Rathaus Steglitz geführt. Für den MIV stehen entlang der gesamten Strecke weiter-

hin so viele Fahrspuren zur Verfügung wie heute. Im Nordwestabschnitt der Albrechtstraße (westlich der Filandastraße) ist allerdings auch eine großräumige verkehrliche Lösung denkbar. Die Verringerung des Autoverkehrs eröffnet die Möglichkeit, den dort verbleibenden Kfz- Verkehr über die Neue Filandastraße abzuleiten. Entsprechend kann die Albrechtstraße aufgewertet und für Geschäftsleute und Kunden attraktiv gestaltet werden.

An der Kreuzung Nahmitzer Damm/Marienfelder Allee verzweigt sich die Strecke: einerseits bis in die Großwohnsiedlung Waldsassener Straße und andererseits wie die heutige Buslinie X83 über das Gewerbegebiet in der Motzener Straße (John-Locke-Viertel) und den S-Bahnhof Schichauweg (S2) bis nach Lichtenrade (Nahariyastraße). Zudem trifft die Trasse am Nahmitzer Damm auf die Strecke Schöneweide – Marienfelde. Eine durchgebundene Linie kann hier eine attraktive Berliner Südtangente bilden.

18 Schöneweide – Marienfelde (– Steglitz)

Dieser Verkehrskorridor ist die wichtigste Tangentiale im Süden Berlins. Unterwegs kreuzt die Strecke unter anderem die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden künftigen Straßenbahntrassen Hermannplatz – Buckow und Steglitz – Mariendorf – Lichtenrade. Ferner werden am Bahnhof Buckower Chaussee die S-Bahn (S2) und der künftige Regionalverkehr der Dresdner Bahn gekreuzt.

Der Beginn der Strecke vom S-Bahnhof Schöneweide über die Stubenrauchstraße zur Neuköllner Straße ist bereits in der Koalitionsvereinbarung vorgesehen. Weiter soll es über die Fritz-Erler-Allee, Johannisthaler und Marienfelder Chaussee nach Marienfelde gehen. Ab Malteser Straße kann die Straßenbahn über die zuvor beschriebene Strecke Dahlem – Steglitz – Marienfelde nach Steglitz fahren. Heute wird die Südtangente von bis zu 30.000 Kfz am Tag befahren. Ein Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die moderne Straßenbahnverbindung ersetzt werden.

Mit dem Streckenneubau zwischen Rathaus Steglitz und Schöneweide wird eine umsteigefreie, tangentiale Verbindung geschaffen, die schneller und zuverlässiger als die heutigen Busse sein wird. Dabei werden Vorteile der heutigen Metro- und Expressbuslinie in einem Produkt vereint: Dichte Taktfolge, optimierte Haltestellenabstände und eine hohe Reisegeschwindigkeit werden durch die unabhängige Trassenführung ermöglicht. Lediglich im Bereich Alt-Buckow ist eine separate Trassenführung nicht möglich. Hier wird mit einer Vorrangschaltung der übrige Verkehr zurückgehalten, damit die Straßenbahn ungehindert den Bereich passieren kann.

Die heute bestehenden Busangebote (Tangente Zehlendorf/Lichterfelde nach Schöneweide, zukünftig auch zum Flughafen BER) werden keinesfalls gekappt. Die Metrolinie nutzt in Teilen die neue Straßenbahntrasse mit und hält an denselben Bahnsteigen, der Expressbus erhält eine neue tangentiale Linienführung. So wird verhindert, dass Umsteigezwänge entstehen. Zudem profitieren auch die Busfahrgäste von der unabhängigen Straßenbahntrasse. Für den MIV stehen entlang der gesamten Strecke weiterhin so viele Fahrspuren zur Verfügung wie heute.

19 Hermannplatz - Buckow

Der Verkehrskorridor Hermannplatz – Buckow ist die radiale Fortsetzung der U-Bahnlinie U8 in Richtung Süden. Heute wird dieser Bereich durch ein dichtes Busangebot der Metrolinie M44 bedient. Der Busverkehr kommt jedoch zunehmend an seine Leistungsgrenze. Diese Entwicklung wird durch weitere Neubauprojekte wie auf den Buckower Feldern verstärkt. Dass mit dem Bus bereits die heutigen verkehrlichen Ansprüche nicht mehr befriedigt werden können, zeigen die hohen Kfz-Zahlen: Knapp 40.000 Kraftfahrzeuge am Tag werden nach Berliner Umweltatlas alleine auf dem Britzer Damm gezählt. Ein Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die neue Straßenbahnverbindung übernommen werden. Der Streckenverlauf kann fast vollständig über eine eigene Trasse geführt werden.

Die Straßenbahn soll nicht wie der heutige Bus erst am Bahnhof Hermannstraße beginnen, sondern bereits ab Hermannplatz parallel zur U-Bahnlinie U8 entlang der Hermannstraße geführt werden. Hintergrund ist ein neuer Korridor, welcher nördlich des Hermannplatzes bedient wird: Der Abschnitt Hermannplatz – Warschauer Straße – Ostbahnhof – Friedrichshain. Während die U8 von Neukölln aus die Stadtmitte bedient, wird durch die neue Strecke die östliche Innenstadt angebunden. Gleichzeitig verbessert die Straßenbahn die Erschließungssituation im Bereich Hermannstraße, welche insbesondere im Schillerkiez aufgrund der langen Wege zu den U-Bahnhöfen heute nicht zufriedenstellend ist.

Ab dem S- und U-Bahnhof Hermannstraße, an welchem neben der U8 die Ringbahn und die S-Bahnlinien S45, S46 und S47 aus Richtung Schöneweide getroffen werden, folgt die Straßenbahn dann dem heutigen Bus M44 entlang des Britzer und Buckower Damms nach Alt-Buckow, wobei der Britzer Garten passiert wird. In Alt-Buckow wird die Südtangente, die künftige Straßenbahnstrecke Schöneweide – Marienfelde (– Steglitz), gekreuzt. An der Ringslebenstraße teilt sich die Strecke: ein Zweig führt zum Stuthirtenweg und erschließt die Großwohnsiedlung, der andere Ast folgt der Gerlinger Straße zum geplanten Neubaugebiet.

20 Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow

Der Verkehrskorridor Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow wird heute weitgehend durch die Buslinie M46 bedient. Die Linienführung ist in Teilen sehr problematisch, da es wiederholt zu starken Behinderungen aufgrund der Sperrung der Autobahn A100 bei Verkehrsüberlastung kommt. Nach Eröffnung des Flughafens BER und des neuen Autobahnabschnitts bis Treptower Park werden diese Sperrungen weiter zunehmen.

Im unmittelbaren Umfeld der künftigen Strecke leben rund 100.000 Menschen. Die heutigen verkehrlichen Ansprüche können mit dem Bus nicht mehr bedient werden. Das zeigen die hohen Verkehrsmengen im Berliner Umweltatlas: über 40.000 Kraftfahrzeuge am Tag auf der Martin-Luther-Straße und 25.000 auf der Rudower Straße in Britz. Ein Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die neue Straßenbahnstrecke deutlich besser abgedeckt werden.

Mit dem Streckenneubau zwischen Wittenbergplatz – Alt Tempelhof – Rudow entsteht eine umsteigefreie, radiale Südost-Verbindung in die westliche Innenstadt, die wesentlich schneller und zuverlässiger sein wird als die heutigen Busse. Der Routenverlauf wurde so gewählt, dass das neue Straßenbahnangebot fast vollständig über eine eigene Trasse verläuft. Umsteigemöglichkeiten entstehen entlang der

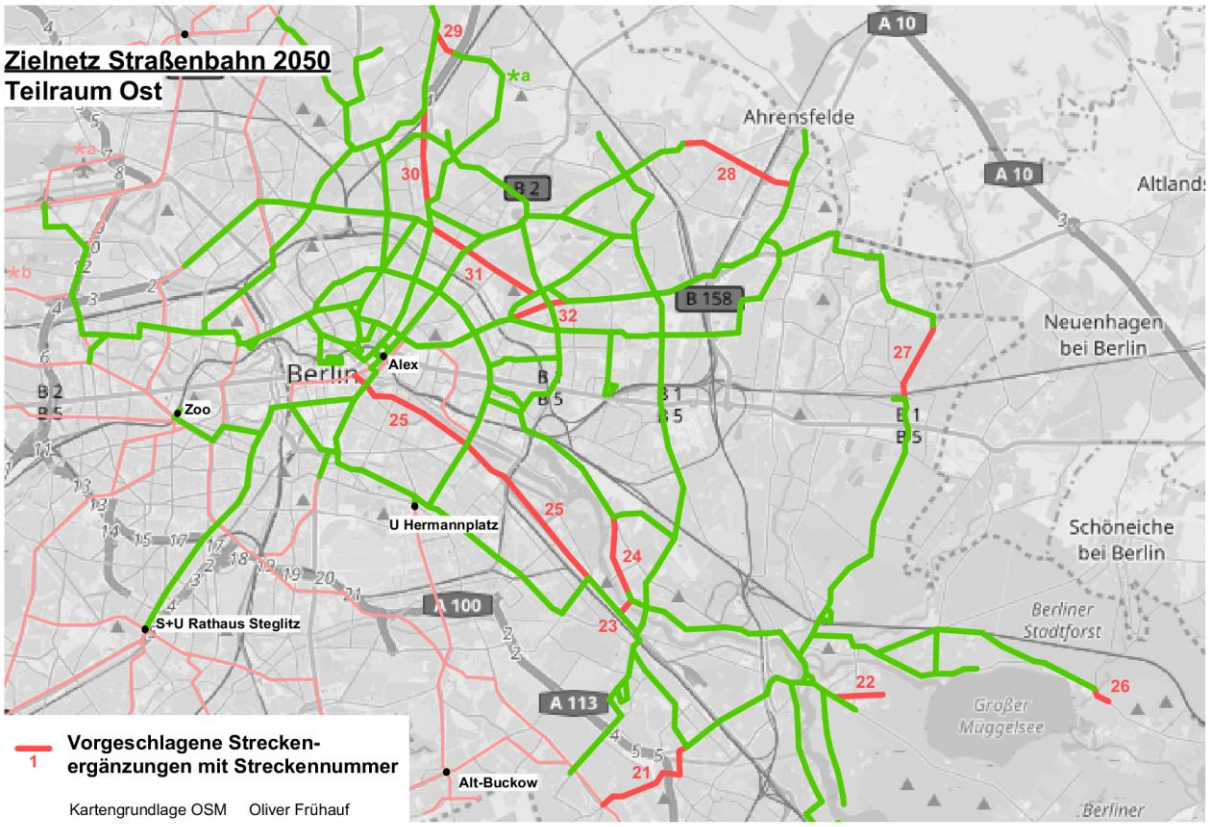
Strecke zu den U-Bahnlinien U1, U2, U3, U4, U6 und U7, zu den S-Bahnlinien S1, S2, S25, S26 und zur künftigen zweiten Nord-Süd-S-Bahnstrecke, zum S-Bahn-Ring mit S41/42, S45 und S46 sowie zum Fern- und Regionalverkehr am Bahnhof Südkreuz.

Wie der heutige Bus M46 geht es vom U-Bahnhof Wittenbergplatz aus über die Martin-Luther-Straße – Dominicusstraße – Sachsendamm zum Bahnhof Südkreuz. Danach geht es über die Schöneberger Straße nach Alt-Tempelhof. Es folgt eine Besonderheit: auf einem rund 1,2 km langen Abschnitt zwischen Germaniastraße und Tempelhofer Weg verlässt die Straßenbahn den Straßenraum und bekommt eine eigene, völlig neue Trasse entlang der A100. Dabei wird sie zum Teil Ein- und Ausfahrten zur Autobahn über- und unterqueren und erhält den Charakter einer Schnellbahn.

Ab dem Tempelhofer Weg folgt die Straßenbahn wieder der heutigen Buslinie M46 über Fuhlhamer und Parchimer Allee und ab der Buschkrugallee der Buslinie 171 über Rudower und Neuköllner Straße, Alt-Rudow und Waltersdorfer Chaussee bis zur Lieselotte-Berger-Straße, um das dortige Wohnquartier anzubinden. Technisch ist es ferner möglich, die Straßenbahn über die Landesgrenze hinaus zum Flughafen BER bzw. zum Bahnhof Schönefeld zu verlängern. Denkbar ist ebenso eine Verlängerung in das Kosmosviertel in Altglienicke.

3.5 Einzelstrecken – Teilraum Ost

Abbildung 8: Strecken im Teilraum Ost



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

21 Köpenick – Rudow (– Südtangente)

Die Strecke Köpenick – Rudow verbindet die beiden durch den Teltowkanal und die Autobahn A113 getrennten Nachbarortsteile und schafft eine direkte Verbindung der Wissenschaftsstadt mit der U-Bahn (U7) und dem Bezirkszentrum Köpenicks. Zudem entsteht im Zusammenhang mit der Realisierung der Trasse Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow eine Ausweichroute zur in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Strecke Johannisthal – Zwickauer Damm. Das Bestandsnetz in Treptow-Köpenick und die geplanten Neubaustrecken im Süden Berlins sind dann durch zwei unabhängige Strecken miteinander verbunden, was durch die Lage des geplanten Betriebshofs in Adlershof betrieblich sinnvoll ist. Außerdem kann auch der künftige Flughafen BER erreicht werden.

Die Trasse zweigt an der Haltestelle Magnusstraße von der bestehenden Strecke in Adlershof ab und folgt dem Verlauf der heutigen Buslinie 162 über Wegedornstraße – Rudower Straße – Neudecker Weg zum U-Bahnhof Rudow, wo neben der U7 und der angedachten Straßenbahn des Korridors Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow auch zahlreiche Buslinien getroffen werden. Ein eigener Gleiskörper ist nur teilweise realisierbar; die Straßen werden von bis zu 15.000 Kraftfahrzeugen/ Tag befahren.

22 Müggelschlößchenweg

Heute endet die Straßenbahn am Krankenhaus Köpenick, weshalb die östlich liegende Großwohnsiedlung Salvador Allende Viertel II aufwändig mit Bussen im dichten Takt auf einer gebündelten Trasse am Müggelschlößchenweg erschlossen wird. Mit einer kurzen Straßenbahn-Neubaustrecke lässt sich die Siedlung deutlich wirtschaftlicher erschließen und erhält neue Direktverbindungen in die Altstadt Köpenick, zum Stadion Alte Försterei, zum Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide und zur Hochschule für Technik und Wirtschaft in Oberschöneweide sowie zu den S-Bahnhöfen Köpenick (S3) und Spindlersfeld (S47). Für die Verlängerung ergeben sich Trassenvarianten über die Pablo-Neruda-Straße und den Müggelschlößchenweg oder in Verlängerung von der heutigen Wendeschleife aus über Strandschloßweg und Alfred-Randt-Straße. Je nach Trassierung und Haltestellenlage lässt sich die Erschließung gegenüber der heutigen Bushaltestellenlage bei geringerem Betriebsaufwand deutlich verbessern.

23 Stubenrauchbrücke

Über die Stubenrauchbrücke soll eine Strecke zwischen der Schnellerstraße und der Wilhelminenhofstraße entstehen. Diese soll eine schnelle Verbindung der auf der Schnellerstraße verkehrenden künftigen Straßenbahnlinien aus Treptow und Neukölln nach Oberschöneweide und Köpenick möglich machen. Der Knotenpunkt am Bahnhof Schöneweide wird somit entlastet. Zudem erhöht sich die betriebliche Stabilität mit der zweiten Spreequerung, die auch für Umleitungen bei Störungen oder Baumaßnahmen entlang der parallel verlaufenden Treskowbrücke genutzt werden kann.

24 Rummelsburg – Oberschöneweide (Spreeparallele)

Der Verkehrskorridor Rummelsburg – Oberschöneweide trägt ein ganz besonderes Entwicklungspotenzial im Süd-Ost-Raum. Zwischen Ostkreuz und Köpenick befindet sich einer der am stärksten prosperierenden Bereiche in Berlin: das Spreeufer und die Stadträume zwischen der Rummelsburger Bucht und Oberschöneweide. Wo sich heute noch ehemalige Industrieflächen befinden, wird sich in den nächsten Jahren eine rasante Entwicklung vollziehen. Mit einem Lückenschluss zwischen Blockdammweg und Edisonstraße entlang der Nalepastraße lässt sich eine durchgehende Straßenbahnverbindung zwischen Friedrichshain und Köpenick parallel zur Spree realisieren. Wie verkehrlich notwendig diese Direktverbindung ist, zeigen die rund 25.000 Kraftfahrzeuge, welche gemäß Berliner Umweltatlas schon heute täglich die Köpenicker Chaussee belasten. Das Gebiet zwischen Blockdammweg und Edisonstraße ist derzeit nicht an den ÖPNV angeschlossen. Am Blockdammweg soll die neue Trasse deshalb von der bestehenden Strecke der Straßenbahnlinie 21 abzweigen und über die Nalepastraße die bestehende heutige Betriebsstrecke erreichen, die den Straßenbahnbetriebshof Schöneweide an die Kreuzung Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße anbindet.

Mit dem Lückenschluss lässt sich eine äußerst attraktive und schnelle Direktverbindung von Ostkreuz über Köpenicker Chaussee, Nalepastraße und Wilhelminenhofstraße bis in die Altstadt Köpenick, zum Bahnhof Schöneweide sowie zur Wissenschaftsstadt Adlershof realisieren. Dabei kann zusätzlich zur erschließenden Straßenbahn auch eine Express-Straßenbahn erwogen werden. Neben der neuen Direktverbindung nach Köpenick wird das Entwicklungsgebiet im Spreeraum zukünftig optimal durch den ÖPNV erschlossen. Auch der Kulturstandort rund um das Funkhaus Berlin an der Nalepastraße wird

angebunden. Zudem hat diese Strecke aufgrund ihrer besonderen Lage hohen touristischen Wert. Daher sollen entlang der Strecke intermodale Umsteigepunkte mit Leihfahrrädern angelegt werden.

25 Schöneweide – Mitte

Der Verkehrskorridor Schöneweide – Mitte schafft eine leistungsstarke Radialverbindung vom Bezirk Treptow-Köpenick in die Berliner Innenstadt. Die Durchmesserlinie verbindet Schöneweide, Treptow, Kreuzberg und Mitte miteinander. Sie folgt weitestgehend dem Verlauf der heutigen Buslinie 165. Mit dem Komfort und der Reisegeschwindigkeit einer Straßenbahn wird sich auf dieser Relation das Nachfragepotenzial noch weiter steigern lassen. Die Strecke beginnt wie die in der Koalitionsvereinbarung geplante Trasse Schöneweide – Sonnenallee – Potsdamer Platz in Schöneweide folgt geradeaus der Köpenicker Landstraße bis zum S-Bahnhof Treptower Park. Hier besteht Umsteigemöglichkeit zur Ringbahn und zu den Linien S8, S85 und S9. Die Straßenbahn erhält auf der breiten Bundesstraße und am Rande des Treptower Parks ein begrüntes eigenes Gleisbett, das neben der hohen Reisegeschwindigkeit auch eine sinnvolle stadträumliche Aufwertung mit sich bringt.

Vom S-Bahnhof Treptower Park aus folgt die Trasse dem Verlauf der Buslinien 165 und 265 über den U-Bahnhof Schlesisches Tor (U1, U3) zum U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße (U8). Dabei passiert sie die aufstrebende Region des südlichen Spreeufers in Treptow und Kreuzberg und erschließt dichte Wohnbebauung. Ein eigener Gleiskörper ist durchgängig realisierbar. Weiter geht es zum U-Bahnhof Märkisches Museum (U2), an dem zwar kein eigenes Gleisbett Platz finden wird, die Verkehrsmenge nach Umweltatlas mit unter 5.000 Kraftfahrzeugen/Tag aber gering ist. Dem Verlauf der heutigen Buslinie 147 folgend kreuzt die Trasse an der Fischerinsel die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Straßenbahnstrecke in der Leipziger Straße, auf der Linien vom Alexanderplatz aus in Richtung Potsdamer Platz, Steglitz, zum Zoologischen Garten oder zum Mehringdamm verkehren werden. Zu guter Letzt mündet der Verkehrskorridor schließlich am Berliner Stadtschloss auf die zu planende Trasse Alexanderplatz – Französische Straße – Potsdamer Platz.

26 Ortskern Rahnsdorf

Die Straßenbahnstrecke endet heute vor dem Beginn der Bebauung an der Waldschänke in Rahnsdorf. Eine sinnvolle kurze Verlängerung in den Ortskern Rahnsdorf wäre zwar betrieblich effektiv, da kein weiterer Umlauf bei deutlich besserer Erschließungswirkung erforderlich wäre, sie scheitert aktuell aber an der unzureichenden Tragfähigkeit der Brücke über das Fredersdorfer Mühlenfließ. Die Kosten für den notwendigen Ersatzneubau übertreffen den Nutzen bei weitem.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ändert sich jedoch, wenn die vorhandene Brücke unabhängig von der Straßenbahn ersetzt werden muss. In diesem Fall ist eine ausreichende Tragfähigkeit zu berücksichtigen, was sich durch eine Trassenfreihaltung im Zielnetz rechtfertigen lässt. Einer optionalen Verlängerung zum S-Bahnhof Wilhelmshagen stehen keine weiteren baulichen Hindernisse im Weg.

27 Riesaer Straße – Mahlsdorf

Entgegen der Freihaltetrasse durch die Nossener und Ridbacher Straße soll die Neubaustrecke an der heutigen Endhaltestelle Riesaer Straße beginnen und über die Hönower Straße die heutige Netzlücke

nach Mahlsdorf schließen. Auf dem diesem Abschnitt kann die Buslinie 195, welche schon heute aufgrund der großen Nachfrage in der Hauptverkehrszeit im 7/7/6-Minutentakt verkehrt, komplett ersetzt werden. Neue Direktverbindungen entstehen. Das Köpenicker Netz erhält durch diese Strecke eine zweite Anbindung und einen direkten Anschluss an den Betriebshof Marzahn, wodurch sich Betriebsfahrten neu ordnen und verkürzen lassen.

28 Falkenberg – Wuhletalstraße

Die Strecke Falkenberg – Wuhletalstraße ist ein vorbereiteter Lückenschluss im Bestandsnetz, der die Großsiedlungen in Hohenschönhausen und Marzahn miteinander verbindet. Von der Endhaltestelle Falkenberg aus folgt die Trasse der Falkenberger Chaussee und Dorfstraße, um dann geradeaus weiter abseits der Straße zur Wuhletalstraße zu führen. Auf dieser fährt die Straßenbahn bis zur Bestandsstrecke der Linien M8 und 16. Unterwegs werden das Zollamt Marzahn, einige Wohnblöcke und Potenzialflächen angebunden.

Durch diese Strecke können der Parallelverkehr (Bus 197) verringert und neue Direktverbindungen ermöglicht werden. Die aktuell notwendigen Bus-Verstärkerfahrten zum Barnim-Gymnasium können durch die höhere Kapazität der Straßenbahn entfallen. Durch die Strecke verkürzen sich zudem die betrieblich notwendigen Fahrten von und zum Betriebshof Marzahn. Für durchfahrende Fahrgäste verkürzt sich die Fahrzeit durch die direktere Streckenführung über die Wuhletalstraße anstelle des Bahnübergangs Ahrensfelde. Für die Ahrensfelder Chaussee ist jedoch weiterhin eine Busbedienung notwendig. Nachteilig wirkt sich auch der Entfall der Verknüpfung am Bahnhof Ahrensfelde aus. Dies lässt sich durch die Errichtung eines neuen S-Bahnhofs an der Wuhletalstraße ausgleichen.

29 Blankenburg – Französisch Buchholz

In der Koalitionsvereinbarung ist die Verlängerung der heutigen Linie M2 durch die neu entstehenden Wohnquartiere im Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg (S2, S8) vorgesehen. Diese Strecke sollte darüber hinaus durch die Bahnhofsstraße bis zur Berliner Straße in Französisch Buchholz geführt werden, um einen Anschluss an die bestehende Trasse der Linie 50 zu schaffen.

Die beiden Nachbarortsteile werden so per Straßenbahn miteinander verbunden. Französisch Buchholz erhält eine leistungsstarke Anbindung an den S-Bahnhof Blankenburg, womit die stark nachgefragte Linie 50 entlastet wird. Auch betrieblich bringt die Verbindung Vorteile mit sich, denn Französisch Buchholz ist bei Störungen oder Bauarbeiten auf dem Streckenast der Linie 50 nicht länger vom Straßenbahnnetz abgekoppelt. Sofern der vorgesehene neue Straßenbahnbetriebshof in Blankenburg entsteht, werden zudem kürzere Ein- und Ausrückwege ermöglicht.

30 Prenzlauer Promenade

Mit der neuen Strecke entlang der Prenzlauer Promenade wird eine wichtige Direktverbindung zwischen der Innenstadt und den nördlichen Stadtteilen Pankows mit einer hohen Netzverknüpfungsfunktion hergestellt. Durch den Lückenschluss Am Steinberg und Pasewalker Straße lässt sich eine durchgehende und schnelle Straßenbahnverbindung zwischen Alexanderplatz – Prenzlauer Allee – Prenzlauer Promenade – S-Bahnhof Heinersdorf bis Französisch Buchholz realisieren. Mit dem Bus lassen sich die heutigen

verkehrlichen Ansprüche nicht bedienen. Das zeigen die hohen Kfz-Zahlen gemäß Berliner Umweltatlas: knapp 40.000 Kraftfahrzeuge am Tag auf der Prenzlauer Promenade und 28.000 auf der Prenzlauer Allee. Ein Teil dieser Verkehrsnachfrage kann durch die neue direkte Straßenbahnverbindung auf eigener Trasse abgedeckt werden.

Dabei gibt es auf einem rund 700 m langen Abschnitt zwischen Granitzstraße und Pasewalker Straße eine Besonderheit: Hier bekommt die Straßenbahn eine eigene, völlig neue Trasse („Overfly") parallel zur Autobahn A114. Dabei wird die Haltestelle direkt über dem vorhandenen S-Bahnsteig platziert. So wird der S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf zu einem hoch frequentierten Turmbahnhof. Davon profitieren auch S-Bahn-Fahrgäste aus dem nordöstlichen Umland mit dem Fahrziel Stadtmitte/Alexanderplatz. Die Straßenbahn ist bereits im heutigen Verlauf der M2 so trassiert, dass hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht werden. Die Taktfolgen werden im Bereich Prenzlauer Berg stark verdichtet: So wird es ab Am Steinberg bis Alexanderplatz einen 3,3-Minutentakt geben. Darüber hinaus kann das Busnetz sehr günstig angepasst werden. So ist u. a. eine neue Bus-Erschließungslinie entlang der Neumannstraße möglich.

31 Ostseestraße – Michelangelostraße – Weißenseer Weg

Der Verkehrskorridor Ostseestraße – Michelangelostraße – Weißenseer Weg schafft eine Ausweichstrecke zur Langhansstraße, kann die heute von der Straßenbahnlinie M13 befahrene Tangentialverbindung beschleunigen und erschließt das Neubauquartier mit bis zu 1.500 Wohneinheiten, das an der Michelangelostraße geplant ist. Es entsteht eine neue direkte Verbindung mit hohen Reisezeitvorteilen.

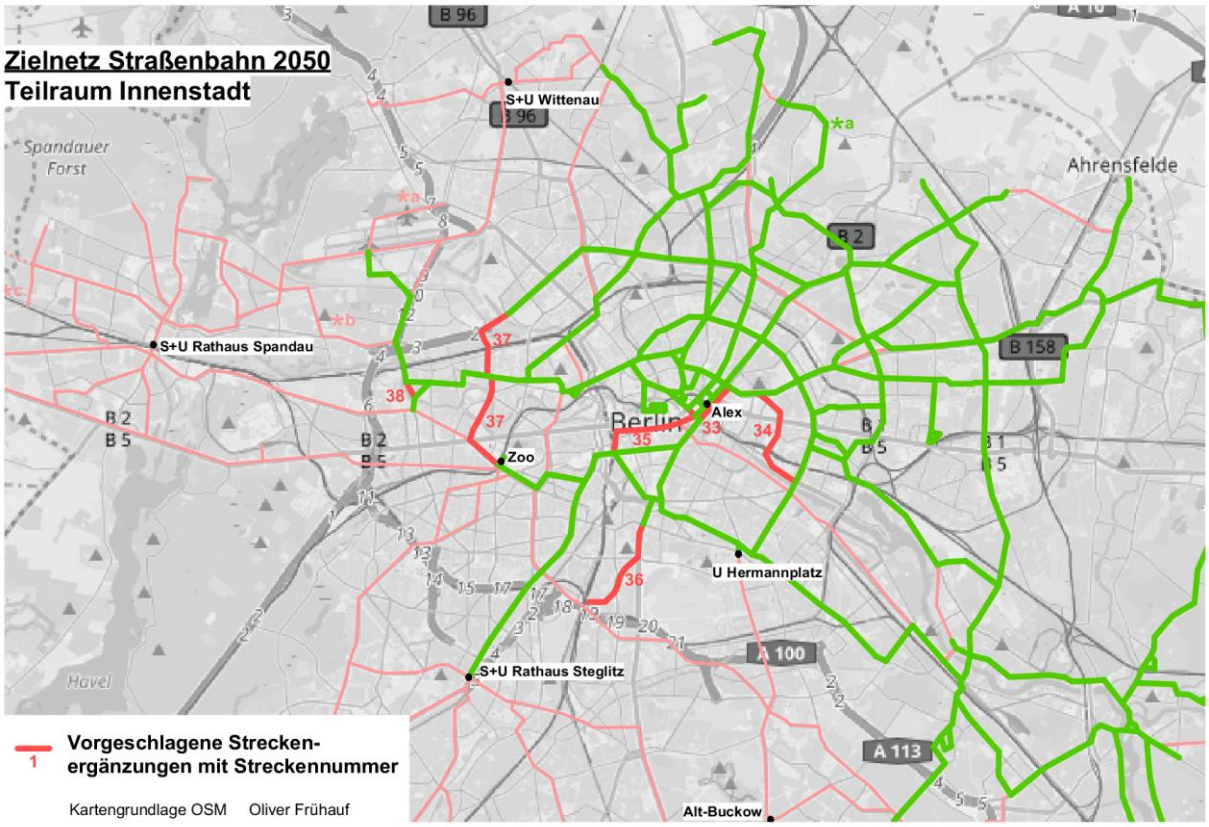
Von der Kreuzung Prenzlauer Allee/Ostseestraße führt die Strecke geradewegs durch die Ostseestraße und die Michelangelostraße. Die Wohnbebauung rund um den Ostseeplatz erhält damit eine deutlich bessere ÖPNV-Erschließung. Gleiches trifft auf das nördliche Mühlenviertel und die dort geplanten Neubauwohnungen zu. Die Trasse erhält grundsätzlich einen eigenen Gleiskörper, was eine hohe Reisegeschwindigkeit und attraktive Stadtraumgestaltung ermöglicht. In Verlängerung der Michelangelostraße führt die Trasse ab der Kniprodestraße straßenunabhängig geradeaus, um an der Kreuzung Hohenschönhauser Straße/Weißenseer Weg wieder auf die Bestandsstrecken zu stoßen.

32 Landsberger Allee

Der Verkehrskorridor Landsberger Allee dient der Beschleunigung der wichtigen Radialverbindung zwischen der Innenstadt und Marzahn-Hellersdorf. Die heutige Straßenbahnlinie M6 muss vom S-Bahnhof Landsberger Allee aus kommend den Umweg über die Oderbruchstraße – Hohenschönhauser Straße – Konrad-Wolf-Straße – Altenhofer Weg nehmen. Stattdessen soll sie künftig auf eigenem Gleiskörper geradeaus weiter fahren und erst ab der Haltestelle Zechliner Straße wieder die Bestandsstrecke nutzen. Neben der Fahrzeitersparnis bietet diese Strecke eine bessere Erschließung des Ortsteils Fennpfuhl, dessen zentraler Bereich in diesem Zusammenhang städtebaulich weiter qualifiziert und entwickelt werden kann.

3.6 Einzelstrecken – Teilraum Innenstadt

Abbildung 9: Strecken im Teilraum Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

33 Bypass Alexanderplatz (Alex III)

Die Straßenbahninfrastruktur im Bereich zwischen Mollknoten und Alexanderplatz erreicht bereits heute ihre betriebliche Kapazitätsgrenze. Daher wird es zeitnah notwendig sein, eine rund 800 m lange Strecke zwischen Mollstraße und Alexanderplatz entlang der Otto-Braun-Straße zu realisieren.

Durch diesen Bypass wird es möglich, die Straßenbahnlinien M5, M6 und künftige M18 zeitgleich mit der Straßenbahnlinie M4 über den Mollknoten zu führen, ohne dass Konflikte auftreten.

Damit wird der Weg für eine Verdichtung der Linien M5 und M6 auf einen 5-Minutentakt ab Alexanderplatz und eine weitere Verdichtung der M4 frei gemacht. Es handelt sich weniger um eine angebotsseitige als vielmehr um eine betriebliche Maßnahme.

34 Warschauer Straße – Ostbahnhof – Platz der Vereinten Nationen

Mit der Trasse Warschauer Straße – Ostbahnhof – Platz der Vereinten Nationen erhalten die East Side Gallery, das Media-Spree-Areal mit der Mercedes-Benz Arena und der Fernbahnhof Ostbahnhof eine attraktive Schienenanbindung. Zudem wird Friedrichshain insgesamt besser erschlossen und es entsteht ein innerer Straßenbahnhalbring. Die Strecke kann als mögliche nördliche Verlängerung der künftigen Strecke Hermannplatz – Buckow dienen.

Die Strecke zweigt vor der Oberbaumbrücke von der zu verlängernden M10 ab und folgt der Mühlenstraße entlang der East Side Gallery zum Ostbahnhof. Der Straßenquerschnitt erlaubt hier einen begrünten eigenen Gleiskörper, welcher die touristisch viel besuchte Straße aufwertet. Am Ostbahnhof besteht Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn (S3, S5, S7, S75, S9) sowie zum Fern- und Regionalverkehr.

Von hier führt die Trasse weiter durch die Straße der Pariser Kommune, vorbei am U-Bahnhof Weberwiese, wo die U5 erreicht wird, durch die Friedenstraße zum Platz der Vereinten Nationen. Auch hier ist durchgängig die Anlage eines eigenen Gleiskörpers möglich.

Im Bedarfsplan des Entwurfs zum Berliner Nahverkehrsplan 2019 - 2023 ist der Teilabschnitt Warschauer Straße – Ostbahnhof vorgesehen. Er wird dort als dringlicher Bedarf mit Umsetzungszeitraum 2026 - 2030 gekennzeichnet.

35 Alexanderplatz – Französische Straße – Potsdamer Platz

Durch die Französische Straße ist ein weiterer Verkehrskorridor zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz angedacht. Die Trasse dient zum einen der Feinerschließung des hochverdichteten Stadtzentrums und berührt dabei auch zahlreiche touristische Anziehungspunkte wie das Berliner Stadtschloss, den Gendarmenmarkt und das Denkmal für die ermordeten Juden Europas. Zum anderen dient die Straßenbahntrasse auch als Entlastungs- und betrieblich sinnvolle Ausweichroute für die geplante Ost-West-Strecke durch die Leipziger Straße.

Vom Alexanderplatz kommend führt die Trasse auf der Rathausstraße geradeaus zum Schloßplatz. Hier trifft der Verkehrskorridor Schöneweide – Mitte auf die Strecke. Weiter führt die Trasse durch die Straße Werderscher Markt, die Französische Straße und die Hannah-Arendt-Straße zur Ebertstraße. Dieser folgt die Straßenbahn zum Potsdamer Platz, von wo aus sie in verschiedene Richtungen weitergeführt werden kann. Hier besteht zudem Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn (S1, S2, S25 und neue Nord-Süd-S-Bahn), U-Bahn (U2) und zum Regionalverkehr.

36 Mehringdamm – Südkreuz

Dieser Verkehrskorridor bildet die logische Verlängerung der in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Strecke (Alexanderplatz –) Spittelmarkt – Mehringdamm und entspricht weitestgehend der heutigen Buslinie 248. Die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb schafft eine attraktive Verbindung aus Mitte, Kreuzberg und Tempelhof zum Fernbahnhof Südkreuz. Darüber hinaus entsteht eine schnelle Durchmesserlinie vom Südkreuz bis in die östlichen Stadtgebiete, zum Beispiel durch die Verlängerung der M2 ab Alexanderplatz.

Die Strecke führt vom Mehringdamm über die Manfred-von-Richthofen-Straße und den Werner-Voß-Damm. Der Bahnhof Südkreuz wird schließlich auf der Ostseite erreicht. Die Trasse kann überwiegend auf einem eigenen Gleiskörper realisiert werden, lediglich im westlichen Werner-Voß-Damm lässt dies der Straßenquerschnitt nicht zu. Allerdings gibt es hier keinen PKW-Durchgangsverkehr, sodass nicht mit großen Behinderungen für die Straßenbahn zu rechnen ist.

37 Virchow-Klinikum – Zoo (Moabiter Kreuz)

Die Straßenbahn von der Seestraße (heute M13 und 50) soll über ihre bisherige Endstelle Virchowklinikum hinaus in Richtung Moabit verlängert werden, um neue attraktive Verbindungen zu ermöglichen. Dabei entsteht zusammen mit der in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof – Turmstraße – Jungfernheide bzw. Luisenplatz das „Moabiter Kreuz", mit dem der hochverdichtete Stadtteil angemessen erschlossen wird.

Von der bisherigen Endhaltestelle geht es entlang der Seestraße zur Beußelstraße. Dieser folgt die Trasse auf eigenem Gleisbett über den S-Bahnhof Beußelstraße, an welchem die Ringbahn und die künftige S-Bahnlinie zum Hauptbahnhof erreicht werden, zur Turmstraße. Hier ist der Schnittpunkt mit der Ost-West-Straßenbahnachse des Kreuzes. Nach kurzem Schwenk auf die Turmstraße geht es über die Gotzkowskystraße, Franklinstraße und Marchstraße in Richtung Ernst-Reuter-Platz. Dabei werden verschiedene Gebäude der Technischen Universität Berlin miteinander verbunden, sodass die neue Straßenbahnstrecke gerade für Studierende und Lehrende attraktiv sein wird. Am Ernst-Reuter-Platz, wo von und zur U2 umgestiegen werden kann, schwenkt die Trasse auf den Korridor der umzustellenden Buslinie M45 ein und folgt diesem zum Bahnhof Zoo.

38 Jungfernheide – Luisenplatz

Dem Verlauf der heutigen Buslinie 109 im Tegeler Weg folgend soll eine Strecke zwischen der Osnabrücker Straße und der Mierendorffstraße die Lücke zwischen den in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Strecken Moabit – Jungfernheide bzw. Moabit – Luisenplatz schließen. Der Nutzen dieser kurzen Trasse, die auf eigenem Gleiskörper geführt werden kann, ist hoch, denn so lassen sich im Zusammenhang mit anderen künftigen Strecken attraktive Direktverbindungen aus der City West in die Wasserstadt Oberhavel, zur Urban Tech Republic sowie in den Bezirk Reinickendorf zum Märkischen Viertel bilden. Zudem entstehen Umsteigemöglichkeiten zur Ringbahn, der künftigen Siemensbahn, der U7 sowie zu weiteren künftigen Straßenbahnverbindungen.

4. Forderungen

Das Bündnis Pro Straßenbahn fordert:

- die Verankerung des Straßenbahn-Zielnetzes mit Bindungswirkung im neuen Berliner Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr und die Darstellung der Trassen im Flächennutzungsplan
- die Beschleunigung des Straßenbahn-Ausbauprogramms durch Erhöhung des jährlichen Investitionsvolumens
- die Realisierung der vorgesehenen Planungskapazitäten

In einem ersten Schritt fordert das Bündnis Pro Straßenbahn die Realisierung von Neubaustrecken im Umfang von 59,3 km bis zum Jahr 2030. Der Schwerpunkt soll dabei zunächst auf die äußere Stadt sowie auf Neubaugebiete gelegt werden.

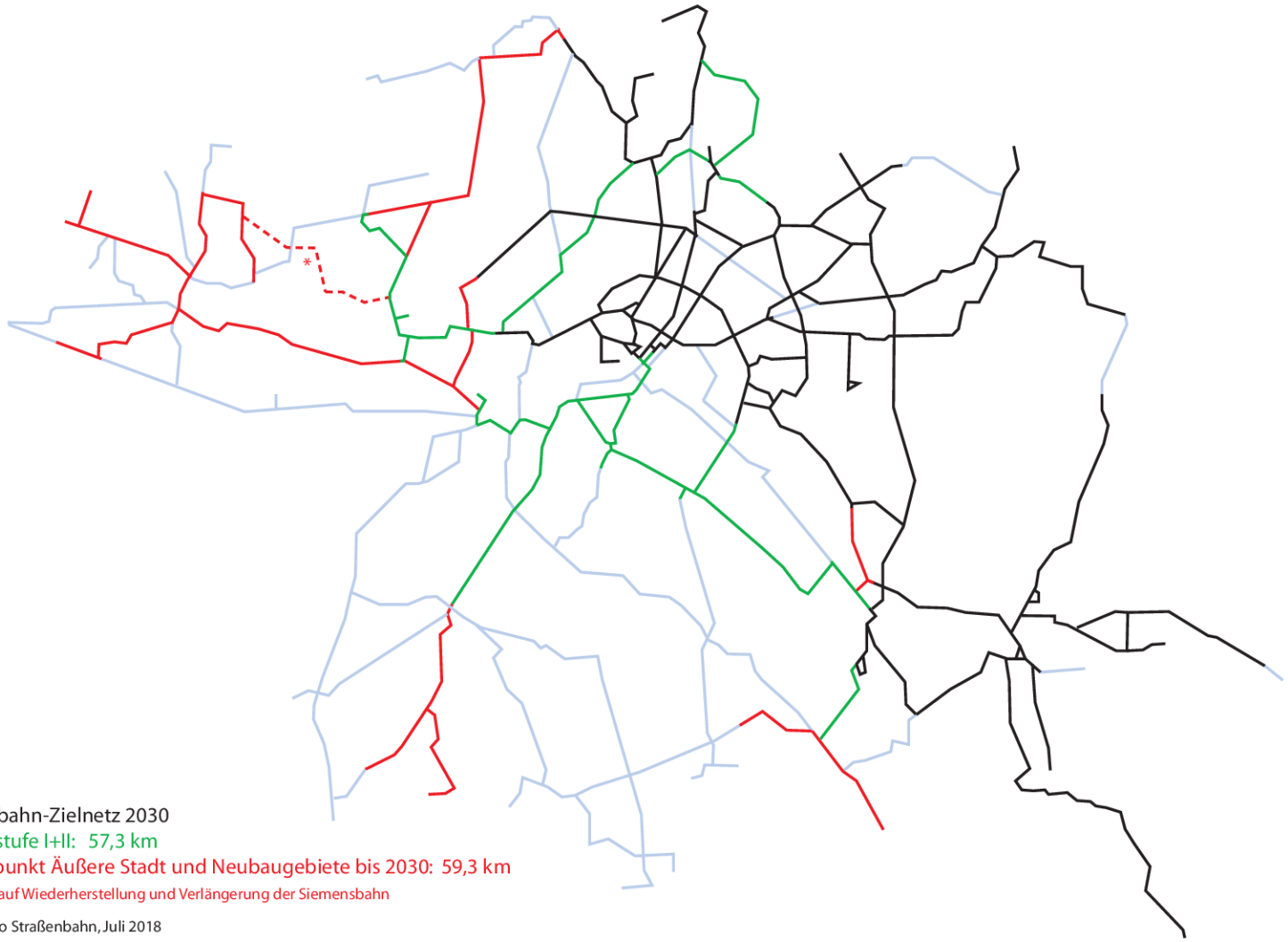
Zu den ersten Neubauvorhaben, die nach den in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Strecken (Ausbaustufen I und II) realisiert werden sollen, gehören die Strecke Märkisches Viertel – Jungfernheide mit Abzweig zur Urban Tech Republic. Ferner sollen in Spandau die überlasteten Buslinien M37/137 auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden und mit der Strecke Spandau – Haselhorst das Entwicklungsgebiet Wasserstadt Oberhavel erschlossen werden. Die Anbindung des Teilnetzes Spandau an das Bestandsnetz erfolgt über den Spandauer Damm (heutige Buslinie M45) bis zum Bahnhof Zoo. Bei Nicht-Wiederherstellung der Siemensbahn ist auch parallel zur stillgelegten S-Bahntrasse eine Straßenbahnstrecke vorgesehen.

In der westlichen Innenstadt ist mit der Strecke Virchow-Klinikum – Zoo das Moabiter Kreuz herzustellen. Im Süden soll die Straßenbahn zügig vom Rathaus Steglitz weitergeführt werden zur Goerzallee und nach Lichterfelde Süd. An den Standorten sind Neubauquartiere mit zahlreichen Wohnungen geplant.

Im Osten sind die Trasse Rummelsburg – Oberschöneweide (Spreeparallele) sowie der Abschnitt über die Stubenrauchbrücke bis 2030 zu realisieren, um der rasanten Entwicklung im Spreeraum gerecht zu werden. Zudem soll die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Strecke von Johannisthal zum U-Bahnhof Zwicker Damm in zwei Richtungen verlängert werden: als Teil der Südtangente in die Gropiusstadt zum U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee sowie in Richtung Landesgrenze zum Frauenviertel an der Lieselotte-Berger-Straße.

.

Abbildung 10: Erste Realisierungsphase bis 2030



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap

5. Impressum

Bündnis Pro Straßenbahn

- Auto Club Europa, Kreis Berlin
- Bündnis 90/Die Grünen Berlin
- Deutscher Bahnkunden-Verband, Regionalverband Berlin
- Berlin 21 e. V.
- Berufsverband Führungskräfte Deutscher Bahnen, Bezirk Berlin-Brandenburg
- BUND Berlin
- DIE LINKE Landesverband Berlin
- Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin
- FUSS e. V.
- Grünzüge für Berlin
- Berliner Fahrgastverband IGEB
- NaturFreunde Berlin
- Piratenpartei Berlin
- PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg
- Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e. V.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Ost
- ver.di
- Verkehrspolitischer Informationsverein e. V.

AG Zielnetz

- Ingolf Berger,
- Tom Gerlich,
- Heinz Krafft-Neuhäuser,
- Andreas Schaack,
- Roland Schröder,
- Tilo Schütz,
- Christoph Steinig,
- Christfried Tschepe

Redaktionelle Mitarbeit und Plandarstellungen:

- Oliver Frühauf