

# Bündnis Pro Straßenbahn



# Zielnetz für Berlin



Oktober 2024

## **Inhaltsverzeichnis**

1.	Einleitung	2
1.1	Anlass und Ziel	2
1.2	Aufgaben der Verkehrsmittel	3
1.3	Vorteile der Straßenbahn für die Fahrgäste	3
1.4	Vorteile der Straßenbahn bei Personal, Kosten und Umwelt	3
1.5	Städtebauliche Entwicklungspotenziale durch Straßenbahnen	4
2.	Grundlagen und Analyseebenen	5
2.1	Angebot und Nachfrage	5
2.2	Trassen und Stadtraum	5
2.3	Netzwerk	5
3.	Grundlagen und Prämissen für die Fortschreibung des Zielnetzes	7
3.1	Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr	7
3.2	Nahverkehrsplan 2019 – 2023	7
3.3	Koalitionsvertrag von CDU und SPD	7
3.4	Planungsstände zu den Straßenbahnprojekten	8
4.	Zielnetz	8
4.1	Gesamtnetz	8
4.1.1	nicht mehr vorgeschlagene Strecken	11
4.1.2	neu aufgenommene Strecken	12
4.2	Einzelstrecken – Teilraum Nord	13
4.3	Einzelstrecken – Spandauer Netz	16
4.4	Einzelstrecken – Teilraum Süd	20
4.5	Einzelstrecken – Ergänzungen im Bestandsnetz	27
5.	Der langfristige Horizont	33
5.1	Prämissen und erforderliche Vorhaltungen	33
5.2	Prioritäten	34
6.	Impressum	36

## **Abbildungen**

Abb. 1:	Netzwerk	6
Abb. 2:	Straßenbahn-Zielnetz	10
Abb. 3:	Strecken im Teilraum Nord	13
Abb. 4:	Spandauer Netz	16
Abb. 5:	Strecken im Teilraum Süd	20
Abb. 6:	Ergänzungen im Bestandsnetz	27
Abb. 7:	Prioritäten beim Ausbau	35

## **1. Einleitung**

### **1.1 Anlass und Ziel**

Der konsequente und schnelle Ausbau des Straßenbahnnetzes wäre für Berlin die passende Antwort auf viele akute und zugleich dauerhafte Herausforderungen der Zeit: Klimakrise, Arbeitskräftemangel, Haushaltsdefizit, Kosteneffizienz, Verkehrs- und Antriebswende. Elektromobilität gibt es bei der Straßenbahn schon seit über 140 Jahren – sie wurde schließlich in Berlin erfunden.

Der Straßenbahnbetrieb im Westteil der Stadt wurde 1967 eingestellt. Ein Netz von 366 km Länge wurde innerhalb von 14 Jahren demontiert. So wurde ein großes Potenzial für eine gute Stadtentwicklung leichtfertig verschwendet. Dieser Fehler wird seit der Vereinigung der beiden Stadthälften nur sehr langsam und zögerlich ausgebügelt. Am Rumpfnetz der Straßenbahn lässt sich nach 34 Jahren Einheit immer noch die Teilung der Stadt ablesen: nur die Strecken zum Virchow-Klinikum und zur Turmstraße sind bislang wieder in die westlichen Bezirke verlängert worden.

Ab 2016 wurde der Ausbau der Straßenbahn dann mit größerer Entschlossenheit verfolgt. Durch den Wechsel der Landesregierung nach der Wiederholungswahl 2023 ist der Elan wieder erlahmt. Es ist daher umso wichtiger, diesem leistungsstarken, umweltfreundlichen und günstigen Verkehrsmittel wieder seinen angemessenen Platz im Mix der ÖPNV-Verkehrsträger einzuräumen.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist unverzichtbar für die Erreichung mehrerer Ziele:

- Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV durch Fahrgastgewinne,
- Erhöhung der Energieeffizienz bei gleichzeitiger Klimaverträglichkeit des Antriebs,
- Verbesserung der Barrierefreiheit,
- effizienterer Personaleinsatz angesichts Arbeitskräftemangels,
- kostengünstiger Betrieb sowie schnellere und kostengünstigere Realisierung.

Das Bündnis Pro Straßenbahn stellt mit dem vorliegenden Zielnetz dar, welche positive Rolle die Straßenbahn für Berlins Stadtentwicklung spielen kann und sollte.

Im Jahr 2019 hat das Bündnis Pro Straßenbahn das Straßenbahnzielnetz 2050 erstmals vorgelegt und öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Die zentrale Frage des Ausbaus der schienengebundenen Infrastruktur steht seitdem stärker in der öffentlichen Wahrnehmung und wird kontrovers diskutiert. Mit der Übernahme vieler Streckenvorschläge in die Planwerke des Berliner Senats hat das Bündnis einen wesentlichen Erfolg erzielt. Die Umsetzung erweist sich allerdings als erheblich zeitintensiver als erhofft. Die behördlich angeordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der Coronapandemie und die erneut angespannte Haushaltslage standen und stehen einer schnelleren Umsetzung entgegen.

Für den Ausbau des Schnellbahnnetzes werden mit dem Infrastrukturprojekt i2030 der Länder Berlin und Brandenburg neue Maßstäbe gesetzt, die neben dringend erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Bereich Regional- und S-Bahn bis weit ins Umland u.a. die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn in die Siemensstadt ermöglichen. Gleichzeitig konkretisieren sich die Planungen zur Errichtung neuer Stadtteile in den Bezirken Pankow, Reinickendorf und Spandau. Dazu gehören die Felder der Elisabeth-Aue, die Alte Schäferei in Französisch-Buchholz, der Blankenburger Süden, das Pankower Tor, die Insel Gartenfeld, das Schumacher-Quartier, die Urban Tech Republic auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel und „Siemensstadt Square“ mit Baubeginn 2024. Vor diesem

Hintergrund legt das Bündnis Pro Straßenbahn diese überarbeitete Fassung des Straßenbahnzielnetzes für Berlin vor.

## **1.2 Aufgaben der Verkehrsmittel**

Die Straßenbahn schließt die Angebotslücke zwischen Bus und U-Bahn. Der Bus dient der Feinerschließung, während die U-Bahn große Kapazitäten für längere Distanzen bereitstellt. Die jeweils angebotene Kapazität muss sich am Fahrgastaufkommen orientieren. Dichte Takte und große Fahrzeuge vorausgesetzt, können Busse eine Beförderungskapazität von bis zu 30.000 Fahrgästen im Querschnitt bewältigen. Bereits ab 10.000 Fahrgästen am Tag beginnt der sinnvolle und effizientere Einsatzbereich der Straßenbahn. Deren Kapazität reicht weit über 60.000 Fahrgäste hinaus, wie die Beispiele der Linien 4/6 in Budapest oder der T3 in Paris mit jeweils über 100.000 Fahrgästen am Tag eindrucksvoll belegen.

Auf vielen Korridoren im Westteil der Stadt, so bspw. in Spandau oder in Steglitz, ist die Leistungsfähigkeit des Busverkehrs bereits weit überschritten. Hier ist die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Fahrgastattraktivität zwingend erforderlich.

## **1.3 Vorteile der Straßenbahn für die Fahrgäste**

Regelmäßig werden die Fahrgastprognosen für Neubaustrecken der Straßenbahn in kürzester Zeit erheblich übertroffen, zuletzt nach der Eröffnung der Strecke zum U-Bahnhof Turmstraße. Das hat seine guten Gründe:

Die Straßenbahn wird als höherwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen als der Bus, sie bietet mehr Platz und zeichnet sich durch ruhige, gleichmäßige Fahrweise aus. Im Unterschied zu Tunnelbahnhöfen der U-Bahn sind die Haltestellen leicht zugänglich. Die Straßenbahn mit ihren Fahrzeugen und den Schienen im Straßenraum sind ein sichtbares Angebot für alle. Umgekehrt bietet sie während der Fahrt Aussicht auf die Straßen und Plätze der Stadt. Städte mit Straßenbahnsystemen zeigen ihren Fahrgästen eine besondere Wertschätzung und ermöglichen ihnen auf ihren Wegen Teilhabe am öffentlichen Raum.

## **1.4 Vorteile der Straßenbahn bei Personal, Kosten und Umwelt**

Die Personalkosten für die Verkehrsbetriebe umfassen etwa 60 – 70% des Gesamtaufwandes der Kosten zur Erbringung einer Verkehrsleistung. Inzwischen ist der Personalbedarf nicht mehr nur eine Kostenfrage. Akut und wohl auf lange Zeit leiden (nicht nur) Verkehrsbetriebe unter Personalmangel. Umso wichtiger ist dessen effizienter Einsatz, alleine um das bestehende Angebot aufrechterhalten zu können. Dazu gehört für Bus wie für Bahn eine entschiedene Beschleunigung, aber auch die richtige Wahl des Verkehrsmittels entsprechend der erforderlichen Beförderungskapazität. Aufgrund der größeren Kapazität von Straßenbahnen sind sie das geeignete Verkehrsmittel für die nachfragestarken Achsen. Die Leistungsgrenze von Bussen ist spätestens bei 30.000 Fahrgästen pro Tag erreicht. Seit der Stilllegung der Straßenbahn im Westteil der Stadt bedient der Bus also viele Verkehrsbeziehungen, die seinen wirtschaftlichen Einsatzbereich weit überschreiten. Berlin setzt somit seine Finanzmittel zu unwirtschaftlich ein. Der hohe Anteil an Busverkehren führt zu einer negativen Kosten-Nutzen-Relation.

Der Bau und Betrieb einer U-Bahn ist grundsätzlich frühestens ab einer erforderlichen Leistungsfähigkeit von 60.000 Fahrgästen pro Tag zu rechtfertigen. Die U-Bahn ist aufgrund der

umfangreichen (tief-)baulichen Anlagen mit Beleuchtung, Rolltreppen und Aufzügen wesentlich kosten- und wartungsintensiver als die Straßenbahn. Seit Jahren und noch für lange Zeit sind in Berlin umfangreiche und kostspielige Sanierungsmaßnahmen im U-Bahn-Netz erforderlich. Vor allem aber ist der Bau einer U-Bahn-Strecke mindestens zehnmal so teuer wie der einer Straßenbahnstrecke.

Der Einsatz von Stahl und Beton bei den Tunnelbauten führt zu einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von knapp 100.000 Tonnen pro Kilometer U-Bahnstrecke. Diese Klimabelastung, die durch die Stahlbetonbauweise verursacht wird, kann durch die entsprechende Verkehrsverlagerung vom Auto zum ÖPNV erst in vielen Jahrzehnten ausgeglichen werden.

Trotz des durch massive Finanzmittel der Bundesrepublik geförderten Ausbaus des U-Bahn-Netzes im Westteil der Stadt in den 1950 - 1980er Jahren konnten lediglich etwa 20% der vormaligen Straßenbahnstrecken durch U-Bahnen ersetzt werden – auf 80% der ehemaligen Strecken bestehen bis heute Busverkehre. Ein flächendeckender Ausbau der U-Bahn war und ist selbst bei bester finanzieller Unterstützung illusorisch. Sie ist und bleibt ein Verkehrsmittel für die stärksten Verkehrsrelationen.

### **1.5 Städtebauliche Entwicklungspotenziale durch Straßenbahnen**

Im Bestand bietet der Neubau einer Straßenbahnstrecke die Chance für die Neuordnung der Straßen- und Platzräume. Breite Gehwege, mehr Bäume und Grün sowie attraktive Radverkehrsanlagen werden gemeinsam mit einer höheren Nutzung des ÖPNV zu deutlich weniger Kfz-Verkehr und somit zu einer Entlastung der Menschen vor Ort von Lärm- und Luftschadstoffemissionen führen. Das verbessert die Aufenthalts- und Wohnqualität. Mit dem Einbau von Rasengleisen ist eine weitere Reduzierung der Geräusche und der lokalen Temperaturen möglich. Zugleich tragen Grüngleise zu einem freundlicheren Erscheinungsbild des Straßenraums bei und bieten Platz für verschiedene Pflanzen und Insekten.

Neubaustrecken in Entwicklungsgebieten sollten von vorneherein als attraktive, fußgängerfreundliche Promenaden mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Auch hier können Grüngleise zum Einsatz kommen. So werden die Nahverkehrsachsen zu attraktiven Treffpunkten der neuen Stadtquartiere, beispielsweise im Blankenburger Süden oder auf der Insel Gartenfeld.

## **2. Grundlagen und Analyseebenen**

Im Rahmen der Untersuchung möglicher neuer Straßenbahntrassen und der Auswahl von Strecken für das vorliegende Zielnetz erfolgte die Bewertung aus drei verschiedenen Blickwinkeln: Angebot und Nachfrage, Trassen und Stadtraum sowie Netzwirkung. Auf Grundlage der Analyse in diesen Ebenen 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.

### **2.2 Trassen und Stadtraum**

Bei der Erstellung des Zielnetzes wurden mehrere Aspekte betrachtet und bewertet: eine möglichst geradlinige Strecken- bzw. Linienführung, die Realisierbarkeit eines eigenen Gleiskörpers, die potenzielle Stadtraumgestaltung sowie mögliche Haltestellenabstände in Abhängigkeit der Siedlungsstruktur und der angrenzenden Nutzungen. Die Zahl der Kreuzungen und Knotenpunkte mit anderen Strecken, die Verknüpfung mit S- und U-Bahnlinien, die Erschließung von Einrichtungen übergeordneter Bedeutung (Universitäten, Veranstaltungstätten) 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, die Schaffung neuer Direktverbindungen und die Vermeidung von (neuen) Umsteigezwängen wurden in der Analyse der Netzwirkung betrachtet. Ferner wird der vollständige Ersatz von Busverkehren in einem Korridor ebenso positiv bewertet wie weitere betriebliche Maßnahmen: die Möglichkeit alternativer Führungen bei Störungen und Baumaßnahmen, Bypässe zur Entlastung von anderen Strecken oder Verkehrsknotenpunkten sowie die Reduzierung von Betriebsfahrten unter Berücksichtigung der Standorte von Betriebshöfen und Abstellanlagen.

Wo dienen Neubaustrecken dem Ersatz überlasteter Buslinien? Wo werden Netzlücken geschlossen und wo werden bestehende Großsiedlungen, Neubau- und Entwicklungsgebiete an das Netz angebunden? In der folgenden Grafik (Abb. 1) werden die vorgeschlagenen Korridore nach diesen Kriterien unterschieden.

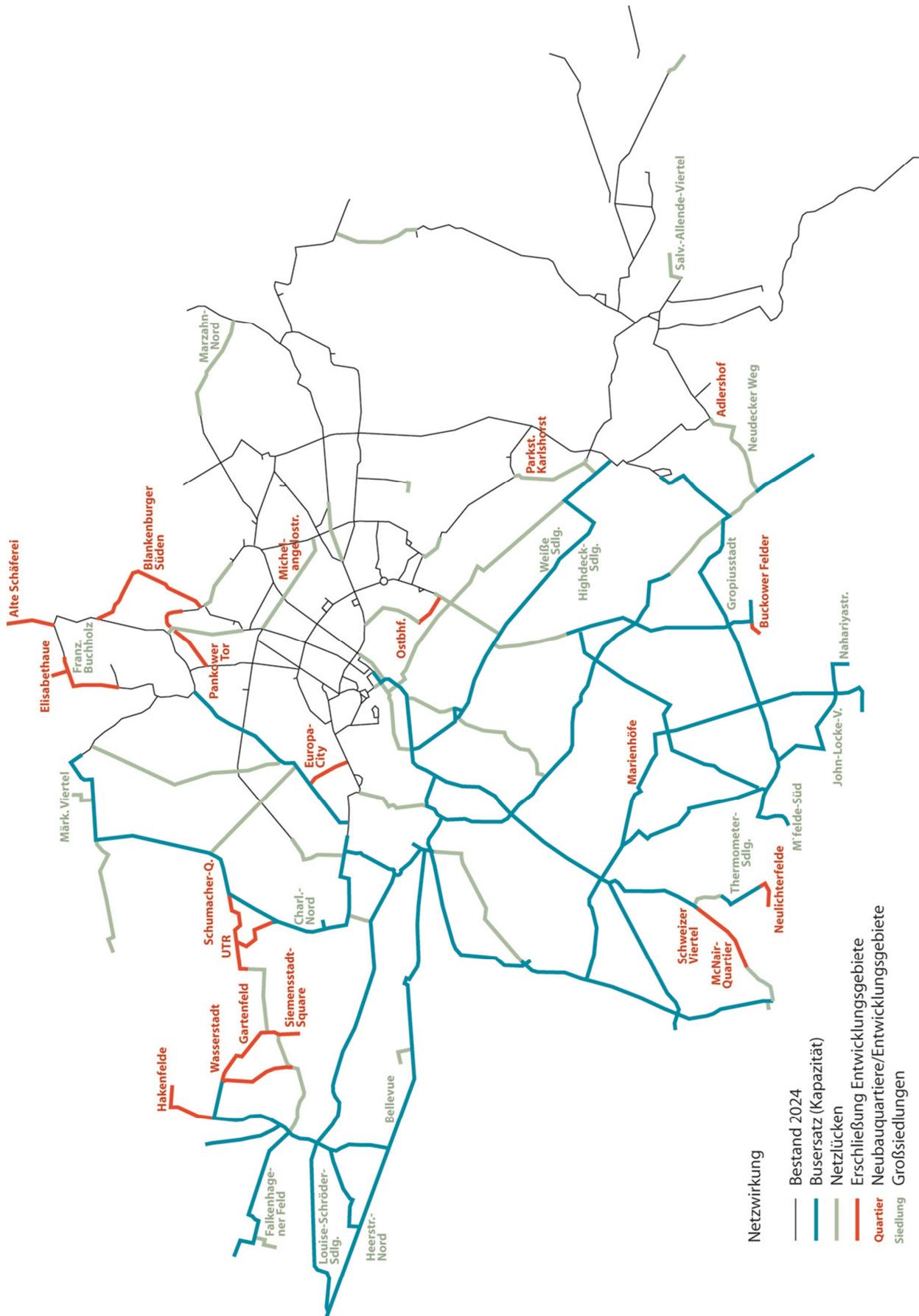


Abb. 1: Netzwerk

### **3. Grundlagen und Prämissen für die Fortschreibung des Zielnetzes**

#### **3.1 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr**

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVE) hebt die Straßenbahn als integralen Bestandteil eines multimodalen Verkehrssystems hervor. Die Stärkung der Straßenbahn soll durch die gezielte Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wie U-Bahn, S-Bahn und Bussen erreicht werden. Dadurch sollen Umsteigemöglichkeiten verbessert und die Attraktivität des ÖPNV insgesamt gesteigert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Schaffung von Tangentialverbindungen, um Direktverbindungen zwischen Stadtteilen zu ermöglichen und die Abhängigkeit vom Umstieg in der Innenstadt zu reduzieren. Der StEP MoVE sieht zudem die Notwendigkeit, das Straßenbahnnetz in die wachsenden Außenbezirke zu erweitern, um den Bedarf an umweltfreundlicher Mobilität in diesen Gebieten zu decken.

#### **3.2 Nahverkehrsplan 2019 - 2023**

Der Nahverkehrsplan (NVP) für die Jahre 2019 – 2023 konkretisiert diesen Ansatz, indem er eine Reihe von Strecken benennt, die neu gebaut werden sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Umstellung überlasteter Buslinien auf Straßenbahn sowie der Erschließung von Neubaugebieten. Diesen Ansatz teilt das Bündnis Pro Straßenbahn und legt darüber hinaus einen weiteren Schwerpunkt auf die Erschließung von Großsiedlungen und sogenannten Alt-Neubaugebieten aus den 1960er und 1970er Jahren.

Einen Schwerpunkt legt der NVP auf die Schaffung eines Spandauer Netzes mit Anschluss an das Bestandsnetz via Wasserstadt, Gartenfeld und Urban Tech Republic mit einem neuen Betriebshof auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel. Die dicht bebauten Stadtteile im Süden und Südwesten werden ausgehend von Steglitz via Lankwitz und ausgehend von Johannisthal via Gropiusstadt über die sogenannte Südtangente erschlossen. Hinzu kommen die Anbindung der Neubaugebiete in Pankow und weitere Ergänzungen im Bestandsnetz.

Im Bedarfsplan betrachtet der NVP den Zeithorizont bis zum Jahr 2035. Das Bündnis Pro Straßenbahn sieht die im NVP benannten Ausbaustrecken für das Straßenbahnnetz als Grundlage für die weitere Netzentwicklung.

#### **3.3 Koalitionsvertrag von CDU und SPD**

Der Berliner Koalitionsvertrag 2023 – 2026 zwischen CDU und SPD sieht in Bezug auf den Ausbau der Straßenbahn in Berlin eine „gemischte“ Strategie vor.

Grundsätzlich soll der Straßenbahnausbau fortgesetzt werden. So bekräftigt der Koalitionsvertrag die Absicht, den Neubau von Straßenbahnstrecken weiter voranzutreiben. Konkret sind dies die Vorhaben: Mahlsdorf (62), Turmstraße - Jungfernheide (M5, M8, M10), Weißensee (Pasedagplatz) – Heinersdorf – S-Bhf. Pankow (12), Jungfernheide – Urban Tech Republic – Schumacher Quartier. Dies zeigt, dass die Straßenbahn auch in der aktuellen Koalition als wichtiger Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin angesehen wird.

Jedoch sollen einige bereits geplante Straßenbahnprojekte einer erneuten Prüfung unterzogen werden. Dazu benennt der Koalitionsvertrag zehn Straßenbahnstrecken, die geprüft werden sollen. Dies sind unter anderem Strecken in Spandau und die Verbindung durch die Leipziger Straße vom

Spittelmarkt zum Potsdamer Platz oder auch die Verlängerung der Linie M2 im Blankenburger Süden im Bezirk Pankow. In diesem Fall hat die Überprüfung zu einer Verkürzung der Strecke geführt, so dass der S-Bahnhof Blankenburg nicht mehr erreicht werden kann. Es hat sich gezeigt, dass diese erneuten Überprüfungen zu Verzögerungen bei laufenden Projekten führen und daher negativ zu bewerten sind.

### 3.4 Planungsstände zu den Straßenbahnprojekten

Die gegenwärtig in der Planung befindlichen Straßenbahnprojekte haben – laut Bericht von Sen MVKU vom 31.01.2024 an das Abgeordnetenhaus – folgenden Bearbeitungsstand und folgende angestrebte Realisierungszeiträume.

Strecke	Länge	Planungsphase	Termin
Ostkreuz	1,2 km	Planfeststellungsverfahren	ohne
Ausbau Mahlsdorf	1,7 km	Planfeststellungsverfahren	2028
Turmstr. – Jungfernheide	3,8 km	Entwurfsplanung	2029
Alex – Potsdamer Platz – Kulturforum	4,4 km	Entwurfsplanung	ohne
Elisabeth-Aue	3,3 km	Aktualisierung NKU	ohne
Bahnhof Pankow Pasedagplatz	5,1 km	Vorplanung	2030
Warschauer Str. –Hermannplatz	2,9 km	Vorplanung	2030
Johannisthal – Gropiusstadt	6,2 km	Vorplanung	2031
Blankenburger Süden	3,3 km	Vorplanung	2031
Jungfernheide – UTR – Kurt-Schumacher-Pl.	7,0 km	Grundlagenermittlung	2031
UTR/Paulsternstr. – Gartenfeld – Spandau	13,0 km	Grundlagenermittlung	ohne
Potsdamer Pl. – Sonnenallee – Schöneweide	11,5 km	Grundlagenermittlung	ohne

## 4. Zielnetz

### 4.1 Gesamtnetz

Das Bestandsnetz der Berliner Straßenbahn umfasst 2024 eine Streckenlänge von knapp 199 km. Im Nahverkehrsplan 2019-23 sind weitere 90 km Neubaustrecken als dringlicher und vordringlicher Bedarf vorgesehen, hinzu kommen Strecken des weiteren Bedarfs von 50 km Länge. Davon sollen mit den aktuell vorgesehenen Ausbaustrecken (gemäß Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023) in den nächsten Jahren bis 2035 63 km realisiert werden. Im Folgenden werden die Korridore beschrieben, die das Bündnis Pro Straßenbahn zusätzlich vorschlägt. Dabei werden keine genauen Linien, Haltestellen oder exakten Trassenverläufe vorgeschlagen, sondern Korridore für die weitere Entwicklung des Netzes. Im Rahmen weiterer Planungen werden diese vertiefend zu entwickeln sein, zum Beispiel bezüglich genauer Streckenführungen, Einordnung im Stadt- und Straßenraum und Angebotskonzept (Linien und Fahrplankarte).

Das vorliegende Zielnetz enthält über den Nahverkehrsplan hinaus 146 km weitere Straßenbahnstrecken, um mittel- bis langfristig ein leistungsstarkes und flächendeckendes Angebot zu schaffen. Damit würde das Straßenbahnnetz bei vollständiger Realisierung etwa 485 km umfassen. Die größte Ausdehnung wies das Berliner Straßenbahnnetz im Jahr 1930 auf. Damals betrug die gesamte Streckenlänge 634 km.

Die Kernaufgaben des Zielnetzes bestehen in der Umstellung von nachfragestarken Buslinien sowie in der Erschließung von Entwicklungsgebieten und Neubaugebieten – aber auch von bestehenden Großsiedlungen. Daher befinden sich räumliche Schwerpunkte des Zielnetzes in Spandau, Pankow und Steglitz. Hinzu kommen einzelne Ergänzungen des bestehenden Netzes in Mitte und Treptow-Köpenick.

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. Das Spandauer Teilnetz soll via Entwicklungsgebiet Flughafen Tegel (Urban Tech Republic – UTR) an das bestehende Netz angebunden werden. Baldmöglichst soll die zweite Anbindung über Heerstraße hinzukommen. Eine weitere Schnelltrasse soll von Charlottenburg via Hohenzollerndamm und Clayallee in Richtung Zehlendorf geschaffen werden.

Im Südwesten bildet Rathaus Steglitz den zentralen Knotenpunkt, von dem aus sternförmig sechs Korridore die umliegenden Ortsteile Dahlem, Lichterfelde, Lankwitz, Mariendorf, Marienfelde und Lichtenrade anbinden. Die Strecken aus dem NVP 2019 - 2023 werden hier entsprechend ergänzt.

Das Zielnetz weist einige weitere punktuelle Besonderheiten auf. So enthält es unter anderem Bypässe am Alexanderplatz (Alex III) und durch die Französische Straße, welche einen dichteren Straßenbahnverkehr ermöglichen sollen. 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 weitgehend beibehalten werden. Hier ist eine attraktive Straßenbahnlösung stadträumlich und verkehrlich nur sehr schwer umsetzbar. Auch stellen diese Linien ein gutes Einsatzgebiet für Doppeldeckerbusse dar – die in Berlin nicht zuletzt eine touristische Bedeutung haben.

In das aktualisierte Zielkonzept wurden auch Strecken des Bestandsnetzes aufgenommen, die zurzeit noch eingleisig sind und zwecks Taktverdichtung und Betriebsstabilität zweigleisig ausgebaut werden müssen.



#### **4.1.1 Nicht mehr vorgeschlagene Strecken**

Im Konzept für ein Zielnetz 2050 des Bündnisses Pro Straßenbahn von März 2019 wurden einzelne Trassen vorgeschlagen, die im aktualisierten Entwurf nicht mehr enthalten sind. Umgekehrt sind einzelne Strecken hinzugekommen. Mit diesen Änderungen wurde auch auf zwischenzeitlich veränderte Prioritäten bei Neubaugebieten, wie den Feldern der Elisabeth-Aue, sowie verkehrspolitischen Entscheidungen, wie zum Wiederaufbau der Siemensbahn, reagiert.

##### ***Bötzowbahn / Osthavelländische Eisenbahn***

Die Nutzung der Bötzwobahn bzw. der Osthavelländischen Eisenbahn durch die Straßenbahn sollte für das Falkenhagener Feld eine besonders attraktive und schnelle Anbindung zum Rathaus Spandau und damit zur Altstadt Spandau bieten. 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 eine neue, schnelle Expressverbindung via Bötzwobahn abgedeckt werden. Diese Verbindung soll nun als Abzweig der S-Bahn von Rathaus Spandau realisiert werden.

##### ***Stichstrecke zum Waldkrankenhaus Spandau***

Für die Stichstrecke zum Waldkrankenhaus Spandau zeichnet sich keine Lösung ab, diese zielführend in das künftige Bedienkonzept der Straßenbahn einzubinden, da ein dritter Streckenast über die Falkenseer Chaussee zu einem unwirtschaftlichen Überangebot führen würde. Auch erreicht der Klinikkomplex des Waldkrankenhauses als einziger Schwerpunkt dieses Streckenastes aller Voraussicht nach keine ausreichende Nachfrage für eine Straßenbahn.

##### ***Jakob-Kaiser-Platz – Gartenfeld***

Die vorgeschlagene Straßenbahnverbindung durch Siemensstadt entfällt, da inzwischen der Wiederaufbau der Siemensbahn von Jungfernheide nach Gartenfeld beschlossen wurde und begonnen hat. Am Endpunkt der S-Bahn in Gartenfeld ist eine attraktive Verknüpfung mit der Straßenbahn zu schaffen.

##### ***UTR – Scharnweberstraße***

Die Strecke zur Erschließung des nördlichen Areals des ehemaligen Flughafens ist abhängig von der weiteren Gebietsentwicklung. Die mittel- und langfristigen Planungen sehen im nördlichen Bereich des ehemaligen Flughafens Tegel weder eine dichte Wohnbebauung noch die Ansiedlung von Dienstleistungs- oder Gewerbebetrieben mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen vor. Daher ist eine Erschließung mit einer Buslinie ausreichend.

##### ***Senftenberger Ring***

Eine Straßenbahnschleife via Finsterwalder Straße – Calauer Straße – Senftenberger Ring und Quickborner Straße wird nicht alle Busse ersetzen können, die hier der Flächenerschließung des Märkischen Viertels dienen. Auch der Anschluss der Hochhausquartiere im Norden des MV an das Märkische Zentrum müsste weiterhin mit dem Bus erfolgen. Eigene Gleiskörper können im Querschnitt der Straßen nicht untergebracht werden. Der bisher vorgeschlagene Halbring wird ersetzt durch eine Stichlinie mit gemeinsamer Endstelle der Linien aus Richtung Osten/Wilhelmsruh und Westen/Wittenau. Die Endstelle bietet ausreichend Platz für ein drittes Aufstellgleis.

### ***Konstanzer Straße***

Die Strecke durch die Konstanzer Straße entfällt, da im aktualisierten Zielnetz die Expressbuslinie X10 auf ganzer Länge via Kurfürstendamm – Halensee – Roseneck nach Zehlendorf auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden soll.

### ***Hönower Straße in Mahlsdorf***

Die Netzlücke Hellersdorf – Mahlsdorf soll entsprechend dem NVP auf der freigehaltenen Trasse durch die Nossener und Ridbacher Straße geschlossen werden. Folglich entfällt die Strecke in der Hönower Straße, die weiterhin von der Buslinie 195 bedient werden soll.

## **4.1.2 Neu aufgenommene Strecken**

### ***U Paulsternstraße***

Entsprechend dem Bedarfsplan aus dem NVP 2019 – 2023 wird diese Stichstrecke zum U-Bahnhof Paulsternstraße aufgenommen, um die Anbindung des neuen Wohngebiets auf der Insel Gartenfeld an die U7 herzustellen.

### ***Müllerstraße***

Die Strecke durch die Müllerstraße ermöglicht sowohl aus Richtung Märkisches Viertel, als auch aus Richtung UTR und Schumacher-Quartier Direktverbindungen zur M13, U9, zur Ringbahn und zum Hauptbahnhof. Die Müllerstraße als Magistrale des Wedding wird so aus weiten Teilen der nördlichen Stadtteile umsteigefrei erreichbar. Der Parallelverkehr zur U6 auf einer Länge von 3,7 km erscheint gerechtfertigt durch die Aufwertung des gesamten ÖPNV-Netzes im Norden Berlins und der Müllerstraße selbst.

### ***Kurfürstendamm – Halensee – Roseneck***

Im aktualisierten Zielnetz soll die Expressbuslinie X10 auf ganzer Länge ab Zoo via Kurfürstendamm – Halensee – Roseneck nach Zehlendorf auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden. Damit wird eine wesentlich attraktivere Nahverkehrsanbindung für Zehlendorf in die City-West geschaffen.

### ***Marienfelde – Mariendorf – S Hermannstraße (M77)***

Zeitnah geplant ist die Verlängerung der Buslinie M77 von Alt-Mariendorf nach S+U Hermannstraße, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Es empfiehlt sich eine mittelfristige Umstellung des gesamten Korridors ab Marienfelde, Waldsassener Straße auf Straßenbahn.

### ***Alte Schäferei***

Auf dem Gelände der Alten Schäferei in Pankow sind bis zu 4.000 Wohnungen geplant. Das Gebiet sollte daher zeitnah an das Straßenbahnnetz in Französisch-Buchholz angebunden werden.

### ***Elisabeth-Aue***

Auf der Elisabeth-Aue sind 5.000 Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und weitere Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen. Analog der Alten Schäferei kommt auch hier nur die Anbindung an das Straßenbahnnetz infrage.

### ***Hellersdorf - Mahlsdorf***

Die Netzlücke Hellersdorf – Mahlsdorf auf der äußeren östlichen Straßenbahntangente soll auf der direkteren und damit schnelleren Verbindung durch die Nossener und Ridbacher Straße geschlossen werden. Damit wird die Streckenführung an den NVP angepasst. Die Prüfung der Streckenvarianten bleibt der vertiefenden Planung vorbehalten.

## 4.2 Einzelstrecken – Teilraum Nord

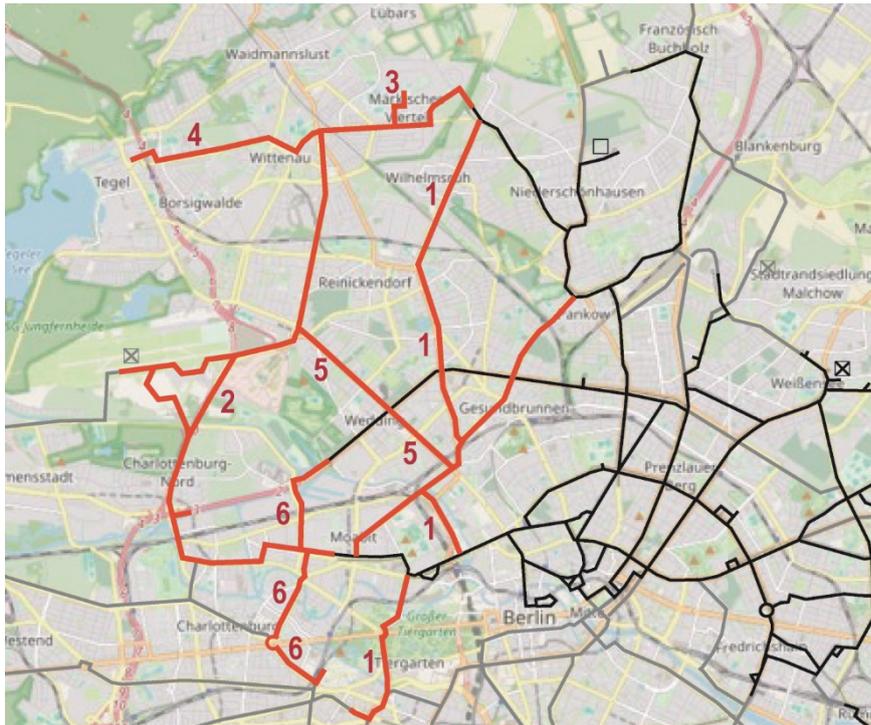


Abb. 3: Strecken im Teilraum Nord (Kartengrundlage: OSM)

### ***Märkisches Viertel – Hauptbahnhof – Wittenbergplatz (1)***

Der Verkehrskorridor Märkisches 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. So kann eine völlig neue, radiale Nord-Süd-Verbindung in den zentralen Bereich und die westliche Innenstadt geschaffen werden, welche wesentlich schneller und zuverlässiger sein wird als es die heutigen Busse 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 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 und den S-Bahnhof Wilhelmsruh (S1). Weiterhin berührt sie die U-Bahnlinien U8 (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 städtebauliche Entwicklungschance ergibt sich am Großen Stern: Im Falle 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 zu

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 empfiehlt es sich, die Straßenbahntrasse grundsätzlich an der Ostseite von Spreeweg und Großer Stern zu realisieren.

### ***Kurt-Schumacher-Damm im Korridor Märkisches Viertel – Jungfernheide (2)***

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 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 bis zum Bahnhof Jungfernheide. Abschnittsweise verläuft die Strecke gemeinsam mit der bereits in Planung befindlichen Strecke Kurt-Schumacher-Platz – Urban Tech Republic – Bahnhof Jungfernheide.

Mit dieser Verbindung erhält das Märkische Viertel, in dem über 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, S85 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 häufigeren Halte der Geschwindigkeit der heutigen Expressbuslinie annähern, dabei aber eine deutlich höhere Zuverlässigkeit erreichen.

### ***Stichstrecke zum Senftenberger Ring (Märkisches Viertel) (3)***

Eine Stichlinie vom Wilhelmsruher Damm über Königshorster Straße zum Senftenberger Ring führt zur gemeinsamen Endstelle für Linien aus Richtung Osten/Wilhelmsruh und Westen/Wittenau. Die Endstelle befindet sich Höhe der Bushaltestelle Atrium und damit in der Nähe eines Großteils der sozialen Infrastruktur des Märkischen Viertels, darunter dreier Schulen.

### ***Märkisches Viertel – Wittenau – Tegel (4)***

Die Straßenbahnstrecke Wittenau – Tegel ermöglicht die Verbindung zwischen dem Märkischen Viertel und Tegel und schafft eine 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 attraktive Tangente zwischen den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Schnellbahnlinien: In Tegel werden die S25, die U6, in Wittenau die S1, S85 und U8 sowie im weiteren Verlauf die zukünftige Heidekrautbahn erreicht.

Von Wittenau kommend folgt der Korridor der heutigen Buslinie 124 über den Eichborndamm, Alt-Wittenau und Gorkistraße, um schließlich Alt-Tegel zu erreichen. Bei der Beseitigung des Bahnübergangs Gorkistraße im Zuge des geplanten Ausbaus der S-Bahnstrecke ist die künftige Straßenbahntrasse planerisch zu berücksichtigen, sodass optimale Umsteigesituationen geschaffen werden.

### ***Müllerstraße (5)***

Diese 3,7 km lange, geradlinige Strecke stellt zwar einen Parallelverkehr zur U6 dar. Zugleich leistet sie aber einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes im Norden. Aus Richtung Urban Tech Republic und Schumacher-Quartier als auch aus Richtung Märkisches Viertel und Wittenau werden via Müllerstraße Direktverbindungen hergestellt zum Straßenbahnring in der Seestraße (M13), zur U9 am Leopoldplatz und zur Ringbahn. Zugleich wird die Hauptgeschäftsstraße des Wedding für die umliegenden Quartiere besser erschlossen, es ergibt sich eine Chance zur städtebaulichen Aufwertung des gesamten Straßenzuges. Die Linien aus der Müllerstraße können via Heidestraße zum Hauptbahnhof durchgebunden werden.

### ***Virchow-Klinikum – Zoo (Moabiter Kreuz) (6)***

Die Straßenbahn von der Seestraße (heute M13 und 50) soll über ihre bisherige Endstelle Virchow-Klinikum hinaus in Richtung Moabit verlängert werden. Dabei entsteht zusammen mit der in Planung befindlichen Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof – Turmstraße – Jungfernheide bzw. Luisenplatz das „Moabiter Kreuz“, mit dem der hochverdichtete Stadtteil angemessen erschlossen wird.

Von der bisherigen Endhaltestelle verläuft die Trasse entlang der Seestraße und über die südliche Seestraßenbrücke zum S-Bahnhof Beusselstraße, an welchem die Ringbahn und die künftige S-Bahnlinie vom Hauptbahnhof nach Siemensstadt erreicht werden. An der Turmstraße befindet sich der Schnittpunkt mit der Ost-West-Achse des Straßenbahn-Kreuzes. Nach kurzem Schwenk auf die Turmstraße führt die Strecke über Gotzkowskystraße und -Brücke, Franklinstraße und Marchstraße in Richtung Ernst-Reuter-Platz. Dabei werden verschiedene Institute der Technischen Universität Berlin miteinander verbunden, sodass die neue Straßenbahnstrecke gerade für Studierende und Lehrende attraktiv sein wird. Am Ernst-Reuter-Platz, wo zur U2 umgestiegen werden kann, schwenkt die Trasse auf den Korridor der ebenfalls auf Straßenbahn umzustellenden Buslinie M45 ein und folgt diesem zum Bahnhof Zoo.

### 4.3 Einzelstrecken – Spandauer Netz

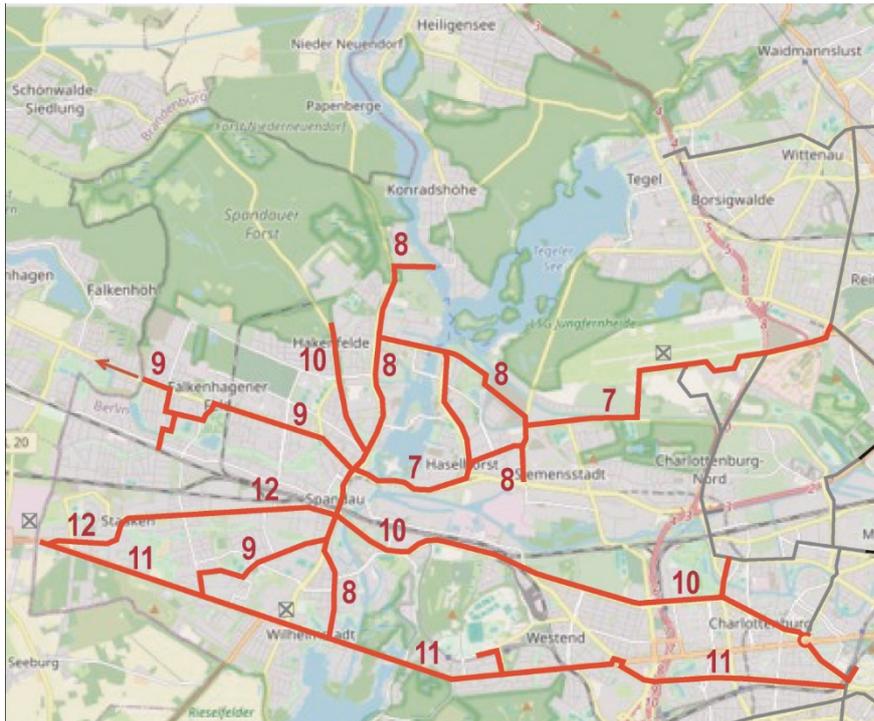


Abb. 4: Spandauer Netz (Kartengrundlage: OSM)

#### ***Kurt-Schumacher-Platz – Urban Tech Republic - Gartenfeld - Spandau (7)***

Der Korridor Kurt-Schumacher-Platz – Spandau schafft eine attraktive Tangente, die neue und schnelle Verbindungen zwischen Ortsteilen ermöglicht, die bisher durch das Gelände des Flughafens Tegel voneinander getrennt waren. Auch die Entwicklungsgebiete Schumacher-Quartier, Urban Tech Republic (UTR), Siemensstadt-Square und Gartenfeld werden angebunden und besser mit dem Umfeld vernetzt. Am neuen Schumacher-Quartier zweigt die Strecke vom Verkehrskorridor Märkisches Viertel – Jungfernheide ab und erschließt die Urban Tech Republic in Ost-West-Richtung. In diesem Bereich wird die bereits in Planung befindliche Strecke Kurt-Schumacher-Platz – UTR – Jungfernheide mitgenutzt. Weitgehend ist ein eigener Gleiskörper vorgesehen.

Dieser im Nahverkehrsplan enthaltene und bereits in Teilabschnitten (Abzweig UTR bis Gartenfeld) in Planung befindliche Korridor wird – noch vor der Heerstraße oder dem Spandauer Damm - als erster den künftigen Spandauer Netzteil an das vorhandene Straßenbahnnetz anbinden. Hier, auf dem ehemaligen Flugfeld Tegel, wird der neue Betriebshof für den Nordwesten Berlins errichtet, dessen Inbetriebnahme für 2033 vorgesehen ist.

Am Saatwinkler Damm trifft die Strecke auf den wiederhergestellten S-Bahnhof Gartenfeld der Siemensbahn und folgt dem Verlauf der heutigen Buslinie X33 durch Haselhorst zum Rathaus Spandau. Als Linie lässt sich die Verbindung via Brunsbütteler Damm nach Staaken durchbinden (Strecke 12). Größtenteils ist die Führung auf eigenem Gleiskörper möglich, im Bereich Am Juliusturm auch dringend erforderlich, da hier 40.000 bis 50.000 Kraftfahrzeuge/Tag verkehren. Durch die völlig neue ÖPNV-Verbindung lässt sich der Individualverkehr deutlich reduzieren. Sie schafft eine neue attraktive Tangentialverbindung zwischen Reinickendorf und Spandau, die im heutigen ÖPNV-Netz nicht besteht. Die Strecke bietet Umsteigemöglichkeiten am Kurt-Schumacher-Platz zur U6, in

Gartenfeld zur Siemensbahn und in Spandau zur S3, S9, U7 sowie zum Fern- und Regionalverkehr. Unterwegs werden zudem mehrere neue Straßenbahnstrecken gekreuzt.

### ***Wilhelmstadt – Rathaus Spandau – Hakenfelde/Haselhorst (36er-Linien) (8)***

Die Buslinien 136 und M36 bilden heute in Spandau ein Linienbündel mit dichten Takten. Durch die städtebauliche Entwicklung der Wasserstadt Oberhavel mit zahlreichen neuen 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 für eine angemessene ÖPNV-Erschließung unumgänglich. Der Teilabschnitt S+U Spandau – Wasserstadt – Gartenfeld befindet sich gegenwärtig in der ersten Planungsphase (Grundlagenuntersuchung).

Von Alt-Pichelsdorf kommend 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 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 werden die Linien S3 und S9, die U7 und der Regional- und Fernverkehr erreicht. 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 M36 und 136 möglichst auf eigenem Gleiskörper nach Hakenfelde. An der Rauchstraße verzweigt sich die Strecke. Ein Ast führt geradeaus weiter bis zum Aalemannufer, wo die Fähre nach Tegelow erreicht wird. Mit dieser Trasse werden weitere Neubaugebiete erschlossen. Zudem werden Umsteigezwänge vermieden, die sich bei einer Nichtumstellung dieses 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.

Östlich der Wasserstadtbrücke verzweigen sich die Strecken nach Haselhorst und Gartenfeld. Die Strecke zum U-Bahnhof Haselhorst folgt auf eigenem Gleiskörper dem Verlauf der heute im dichten Takt verkehrenden Buslinie M36. Die Trasse auf die Insel Gartenfeld nutzt nach Querung des Alten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals die zentral gelegene Freihaltetrasse im Neubaugebiet auf der Insel Gartenfeld, um dann am Bahnhof Gartenfeld die Siemensbahn zu erreichen. Von hier besteht künftig die Direktverbindung mit der S-Bahn nach Jungfernheide und Hauptbahnhof. Über einen eigenen Gleiskörper an der Paulsternstraße erreicht die Straßenbahn schließlich den gleichnamigen U-Bahnhof.

Die Neubaugebiete erhalten mit diesem Verkehrskorridor von Beginn an eine attraktive Schienenanbindung. Zugleich wird der Knotenpunkt am Rathaus Spandau entlastet und Umwege vermieden durch die direkte Anbindung von Wasserstadt und Hakenfelde an die Siemensbahn in Richtung Berliner Innenstadt.

### ***Rudolf-Wissell-Siedlung – Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld (37er-Linien) (9)***

Die Buslinien M37, X37 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 aufdrängt. 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 Klosterstraße 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. Die Trasse beschreibt im Westen einen Bogen über die Straße am Kiesteich, Im Spektefeld und Stadtrandstraße zurück zur Falkenseer Chaussee, um die dortige Siedlung mit drei Schulen und drei Kindertagesstätten zu erschließen. In Verlängerung der Straße am Kiesteich kann ein künftiger S-Bahnhof an der Hamburger Bahn angebunden werden. Den Bewohnern des Falkenhagener Felds wird damit die Möglichkeit gegeben, die geplante S-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. Ab Falkenseer Chaussee/Stadtgrenze bietet sich die Verlängerung der Straßenbahn nach Falkensee und zur Gartenstadt Falkenhöh an.

Im Bedarfsplan des Berliner Nahverkehrsplans 2019 - 2023 ist die Strecke Rudolf-Wissell-Siedlung – Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld fest eingeplant. Als vordringlicher Bedarf soll die Strecke gemäß Bedarfsplan schon 2026 - 2030 realisiert werden.

### ***Zoo – Spandauer Damm – Johannesstift (10)***

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 Kapazitätsengpässe zu beheben 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 Regionalverkehr. Hinzu kommen weitere künftige Straßenbahnlinien, die sich hier treffen werden. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe der Campus der Technischen Universität und der Universität der Künste Berlin.

Die Strecke des umgestellten M45 führt über Ernst-Reuter-Platz weiter zum Luisenplatz am Schloss Charlottenburg. Hier stößt die im NVP vorgesehene Straßenbahnstrecke von Moabit hinzu. 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 verläuft die Trasse durch die dicht bebaute gründerzeitliche Spandauer Neustadt entlang der Schönwalder Straße bis zum Johannesstift.

### ***Zoo – Kantstraße – Heerstraße - Staaken (11)***

Die Heerstraße ist eine der wichtigsten Ausfallstraßen Berlins und wird abschnittsweise mit bis zu 50.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Die wichtige Ost-West-Achse verbindet den Süden Spandaus mit der Berliner Innenstadt. Heute fahren hier Busse der Linien M49 und X49. Der breite Rasenstreifen, der die Straße auf der Nordseite begleitet, ist ein Überbleibsel der ehemaligen Straßenbahntrasse im Grüngleis. Eine vom Kfz-Verkehr unabhängige Straßenbahntrasse auf dieser Relation kann dazu beitragen, dass die pendelnde Bevölkerung nicht länger mit dem PKW in Richtung Stadtzentrum fährt, sondern die schnelle Straßenbahn nutzt, 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 Zentrumsbereich 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. An der Stadtgrenze in Staaken kann eine gemeinsame Endstelle mit der Strecke vom Brunsbütteler Damm geschaffen werden. Dies ist zugleich ein idealer Standort für einen Park&Ride-Platz für Fahrgäste nach Spandau und nach Berlin. An der Flatowallee ist ein Abzweig zum S-Bahnhof Olympiastadion vorgesehen, der einen Zubringerverkehr zu den Großveranstaltungen im Stadion ermöglicht.

Mit dieser 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.

### ***Spandau – Brunsbütteler Damm – Staaken (12)***

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 Louise-Schroeder-Siedlung. 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 – Heerstraße - Staaken entsteht. Linientechnisch kann die Strecke in Richtung Hakenfelde (Nr. 8) oder Haselhorst – UTR - Kurt-Schumacher-Platz (Nr. 7) durchgebunden werden.

#### 4.4 Einzelstrecken – Teilraum Süd



Abb. 5: Strecken im Teilraum Süd (Kartengrundlage: OSM)

##### ***Wittenbergplatz – Kurfürstendamm - Halensee – Roseneck - Zehlendorf (13)***

Der Verkehrskorridor Zehlendorf –Wittenbergplatz ist die klassische Verbindung zwischen dem Südwesten Berlins und der westlichen Innenstadt mit dem Kurfürstendamm und den Geschäftszentren rund um den Wittenbergplatz. Die Buslinie X10 wird auf gesamter Länge bis Zehlendorf-Süd auf Straßenbahnbetrieb umgestellt. Aufgrund ihrer Bedeutung als übergeordneter Korridor über große Entfernungen erhält die Strecke entlang der Clayallee und des Teltower Damms den Charakter einer Stadtbahn mit einer Reisegeschwindigkeit von durchschnittlich mindestens 25 km/h. Dies wird durch die eigene Trasse, absolute Bevorrechtigungen und längere Haltestellenabstände erreicht. Der Expressbus X10 hat ebenso eine Reisegeschwindigkeit von 25 km/h, allerdings mit deutlich weniger Halten. Diese Strecke gehört zu jenen, bei denen eine Geschwindigkeit fast auf U-Bahn-Niveau (Kleinprofil: 26 km/h) möglich ist. Zusammen mit einem dichten Takt wird Zehlendorf eine nie dagewesene Nahverkehrsanbindung an das westliche Zentrum Berlins erhalten. Gemeinsam mit dem Hohenzollerndamm-Ast erhält die Relation City West – Zehlendorf ein sehr attraktives Bedienungsniveau

##### ***Zoo– Fehrbelliner Platz – Hohenzollerndamm – Zehlendorf – (Teltow) (14)***

Ergänzend zum Korridor 13 über Halensee und Kurfürstendamm wird das Zehlendorfer Zentrum mit der City West und dem Verwaltungszentrum am Fehrbelliner Platz mittels einer geradlinigen Straßenbahnstrecke über den Hohenzollerndamm verbunden.

Die Strecke beginnt am Teltower Damm/Stadtgrenze (mit Option Anbindung Teltow) und verläuft über Zehlendorf Eiche, die Clayallee und den Hohenzollerndamm. Am Roseneck teilen sich die zwei Linienführungen zur besseren Erschließung der Ortsteile Schmargendorf und Wilmersdorf/Halensee auf und fahren wechselweise über den Kurfürstendamm (Korridor 13) bzw. über Hohenzollerndamm in die City West zum Wittenbergplatz bzw. zum Bahnhof Zoologischer Garten. 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 und hohe Kapazität) 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 und städtebaulich aufzuwerten. Dies wird die Aufenthaltsqualität enorm erhöhen, die Kaufkraft stärken und den Einzelhandel vor Ort langfristig sichern.

### ***Steglitz – Zehlendorf (15)***

Dieser Verkehrskorridor bildet eine weitere Verlängerung der Linien aus Richtung Innenstadt über Rathaus Steglitz hinaus und stellt eine umsteigefreie Verbindung bis nach Zehlendorf 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. Der Straßenzug Unter den Eichen wird täglich von 40.000 Kraftfahrzeugen belastet. 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. Mit Ausnahme des Abschnitts am Botanischen Garten ist auf der gesamten Strecke zwischen Steglitz und Zehlendorf Platz für einen eigenen Gleiskörper vorhanden.

Die Straßenbahn bietet zudem die Möglichkeit, den gesamten Straßenzug Unter den Eichen – Berliner Straße attraktiv und fußgängerfreundlich zu gestalten. 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.

### ***Steglitz - Hindenburgdamm – Goerzallee/Thermometersiedlung – Neulichterfelde (16)***

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 Benjamin Franklin 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 Gelände des ehemaligen Telefunkenwerks bzw. den McNair-Barracks herstellen.

Zudem soll ein Abzweig entstehen, mit dem eine neue, sehr schnelle Verbindung zwischen Rathaus Steglitz und der Thermometersiedlung sowie der Neubausiedlung Neulichterfelde 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 direkte Führung der Straßenbahn von Steglitz zur Thermometersiedlung und Neulichterfelde über Giesensdorfer Straße, Ostpreußendamm und Osdorfer Straße bis zur Réaumurstraße.

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. 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.

### ***Dahlem – Steglitz – Marienfelde – Lichtenrade, Nahariyastraße (17)***

Dieser Verkehrskorridor ist die wichtigste Verbindung zwischen Dahlem, dem Steglitzer Geschäftszentrum, dem Ortszentrum von Lankwitz, Marienfelde, und Lichtenrade mit den Großsiedlungen John-Locke-Viertel und Nahariyastraße. Zudem werden entlang der Trasse mehrere Standorte der Freien Universität Berlin direkt 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 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 besonderen Bahnkörper. Die Reisegeschwindigkeit wird in etwa so günstig liegen wie die des heute dort verkehrenden Expressbusses. Allerdings wird es zusätzliche Halte im Bereich der Albrechtstraße und der Leonorenstraße geben. Ein Reisezeitvorteil ergibt sich aus der vom Kfz-Verkehr weitgehend unabhängigen Trassenführung und dadurch möglichen Priorisierung an den Knotenpunkten.

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 vom Kfz-Verkehr 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 weiterhin 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 (Korridore 19, 20) und andererseits wie die heutige Buslinie X83 über das Gewerbegebiet an der Motzener Straße und den S-Bahnhof Schichauweg (S2) zum John-Locke-Viertel und weiter bis zum Wohngebiet Lichtenrade-Nahariyastraße. Zudem trifft die Trasse am Nahmitzer Damm auf die Südtangente von Schöneweide nach Marienfelde.

### ***Steglitz – Mariendorf – Bf. Lichtenrade (18)***

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 gleichwohl 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 Straßenbahnverbindung auf alter Trasse in der breiten Mittelallee des Mariendorfer und Lichtenrader Damms übernommen werden. 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 (Korridor 17).

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 über eine Streckenverzweigung in die Nahariyastraße, wo eine Hochhaussiedlung erschlossen wird.

Die seit der Einstellung der Straßenbahn in den 1960er Jahren noch vorhandene Straßenbahnallee zwischen Alt-Mariendorf und Lichtenrade ermöglicht eine hohe Reisegeschwindigkeit. Umsteigemöglichkeiten entstehen entlang des Streckenverlaufs zu den Schnellbahnlinien S1, U9, S25, U6 und S2 sowie zu den zukünftig am Rathaus Steglitz endenden Straßenbahnlinien.

### ***Südtangente Johannisthal – Marienfelde (19)***

Für den Abschnitt vom Sterndamm in Johannisthal über die Stubenrauchstraße und die Fritz-Erler-Allee in Rudow bis zum Bahnhof Johannisthaler Chaussee (U7) in der Gropiusstadt ist die Grundlagenermittlung abgeschlossen und seit Dezember 2023 liegt ein Senatsbeschluss zur Vorplanung vor. Weiter soll die Strecke die Marienfelder Chaussee in Buckow entlangführen, den Bahnhof Buckower Chaussee (S2) kreuzen und an der Malteser Straße in Marienfelde an die Strecke Dahlem – Steglitz – Lichtenrade (Nr. 17) anschließen.

Damit wird diese im Verkehrsnetz sehr bedeutende südliche Straßenbahn-Tangentialverbindung die Verkehrsnachfrage vom S-Bahnhof Schöneweide bis Steglitz bedienen, einen Großteil der heute 30.000 Kfz am Tag ersetzen und mit überwiegend vom Kfz-Verkehr unabhängiger Trassenführung und dichter Taktfolge schneller und zuverlässiger sein als die heutigen Buslinien. Kreuzungen mit den Strecken Tempelhof – Britz – Rudow (Nr. 22), Herrmannplatz – Buckow (Nr. 21) und Steglitz – Mariendorf – Lichtenrade (Nr. 18) sorgen für eine hohe Netzwirkung der Straßenbahn.

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 (Pulkführung).

Die Buslinien nutzen teilweise die Straßenbahntrasse und die Haltestellen mit und werden so angepasst, dass möglichst keine neuen Umsteigezwänge entstehen.

### ***Herrmannstraße – Mariendorf – Marienfelde (20)***

Der Korridor S+U Hermannstraße – Alt Mariendorf – Waldsassener Straße soll mittelfristig durch eine Metrobuslinie (M77) in ganzer Länge erschlossen werden. Hintergrund sind veränderte Nachfrageströme und Bauvorhaben entlang dieser Hauptverkehrsachse. Lange Zeit galt dieses Gebiet als strukturschwach und für ein übergeordnetes Verkehrsangebot wenig geeignet. Mit dem „Wohnpark St. Marien“ und einem Neubauquartier an der Eisenscher Straße finden erste relevante Nachverdichtungen statt, weitere Projekte sind in Bau bzw. Planung. Mit der zunehmenden Bedeutung Neuköllns als Handels- und Dienstleistungsschwerpunkt ergibt sich eine dynamisch wachsende Nachfrage. Der engere Zufahrtbereich des Mariendorfer Wegs zur Hermannstraße ist für eine Sperrmarkierung des Straßenbahngleises in nördlicher Richtung breit genug. Die Straßenbahn ließe sich über die Hermannstraße bis Hermannplatz und darüber hinaus verlängern (Korridor 21).

### ***Herrmannplatz – Buckow (21)***

Der Verkehrskorridor Hermannplatz – Buckow ist die radiale Fortsetzung der U-Bahnlinie U8 in Richtung Süden. Heute wird dieser Bereich südlich S+U Hermannstraße 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. Einen Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann die neue Straßenbahnverbindung übernehmen.

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, um die Lücke zu der neuen Strecke Hermannplatz – Warschauer Straße – Ostbahnhof – Friedrichshain zu schließen und die östliche Innenstadt anzubinden, während die U8 von Neukölln aus die Stadtmitte bedient. 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. Sie bietet auch die Chance, diese traditionelle Geschäftsstraße städtebaulich aufzuwerten.

Ab dem S- und U-Bahnhof Hermannstraße, an welchem auch die Ringbahn und die S-Bahnlinien S45, S46 und S47 aus Richtung Schöneweide erreicht werden, folgt die Straßenbahn dann dem heutigen

Bus M44 entlang des Britzer und Buckower Damms fast vollständig auf eigenem Gleiskörper nach Alt-Buckow, wobei der Britzer Garten als wichtiges Ausflugsziel berührt wird. In Alt-Buckow wird die Südtangente (Nr. 19) 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 Neubaugebiet auf den Buckower Feldern.

### ***Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow (22)***

Der Verkehrskorridor Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow wird heute weitgehend durch die Buslinie M46 bedient. Aufgrund der Sperrung der Autobahn A100 bei Verkehrsüberlastung im Britzer Tunnel kommt es häufig zu starken Behinderungen. Nach Eröffnung 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 erfüllt werden. Das belegen die hohen Verkehrsmengen: über 40.000 Kraftfahrzeuge am Tag auf der Martin-Luther-Straße und 25.000 auf der Rudower Straße in Britz. Einen Großteil dieser Verkehrsnachfrage kann die neue Straßenbahnstrecke deutlich besser abdecken.

Mit dem Streckenneubau Wittenbergplatz – Alt Tempelhof – Rudow entsteht eine umsteigefreie Verbindung in die westliche Innenstadt, die wesentlich schneller und zuverlässiger sein wird als die heutigen Busse. Zudem bedient sie großräumige Relationen von der City West über Schöneberg und Tempelhof bis in den Süden des Bezirks Neukölln. Hier werden unter anderem das Krankenhaus Neukölln, die Hufeisensiedlung und die Großsiedlung Gropiusstadt angebunden. Die Route wurde so gewählt, dass sie fast vollständig auf eigener 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 beim heutigen Bus M46 geht es vom U-Bahnhof Wittenbergplatz aus über Martin-Luther-Straße – Dominicusstraße – Sachsendamm zum Bahnhof Südkreuz, weiter über die Schöneberger Straße nach Alt-Tempelhof. Dann verlässt die Straßenbahn auf einem rund 1,2 km langen Abschnitt zwischen Germaniastraße und Tempelhofer Weg den Straßenraum und bekommt eine eigene, neue Trasse entlang der A100. Dabei erhält sie 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. Es ist ferner möglich, die Straßenbahn über die Landesgrenze zum Bahnhof Schönefeld zu verlängern. Denkbar ist auch eine Abzweigung in das Kosmosviertel in Altglienicke.

### ***Adlershof – Rudow (23)***

Die Strecke Adlershof – Rudow verbindet die beiden durch den Teltowkanal und die Autobahn A113 getrennten Nachbarortsteile und schafft eine direkte Verbindung von der U7 in Rudow über die Wissenschaftsstadt Adlershof bis in die Altstadt Köpenick. Zudem entsteht im Zusammenhang mit der Trasse Wittenbergplatz – Alt-Tempelhof – Rudow eine ergänzende Route zur Südtangente (Korridor 19), wodurch mehr attraktive Direktverbindungen angeboten werden können. 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.

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 erreicht werden.

### ***Mehringdamm – Südkreuz (24)***

Dieser Verkehrskorridor bildet die logische Verlängerung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Strecke (Alexanderplatz –) Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm und entspricht weitestgehend der heutigen Buslinie 248. Die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb schafft eine attraktive Durchmesserlinie von Prenzlauer Berg, Mitte, Kreuzberg und Neu-Tempelhof zum Fernbahnhof Südkreuz.

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 handelt es sich hierbei schon heute um eine Bustrasse, sodass nicht mit Behinderungen der Straßenbahn zu rechnen ist.

#### 4.5 Einzelstrecken – Ergänzungen im Bestandsnetz

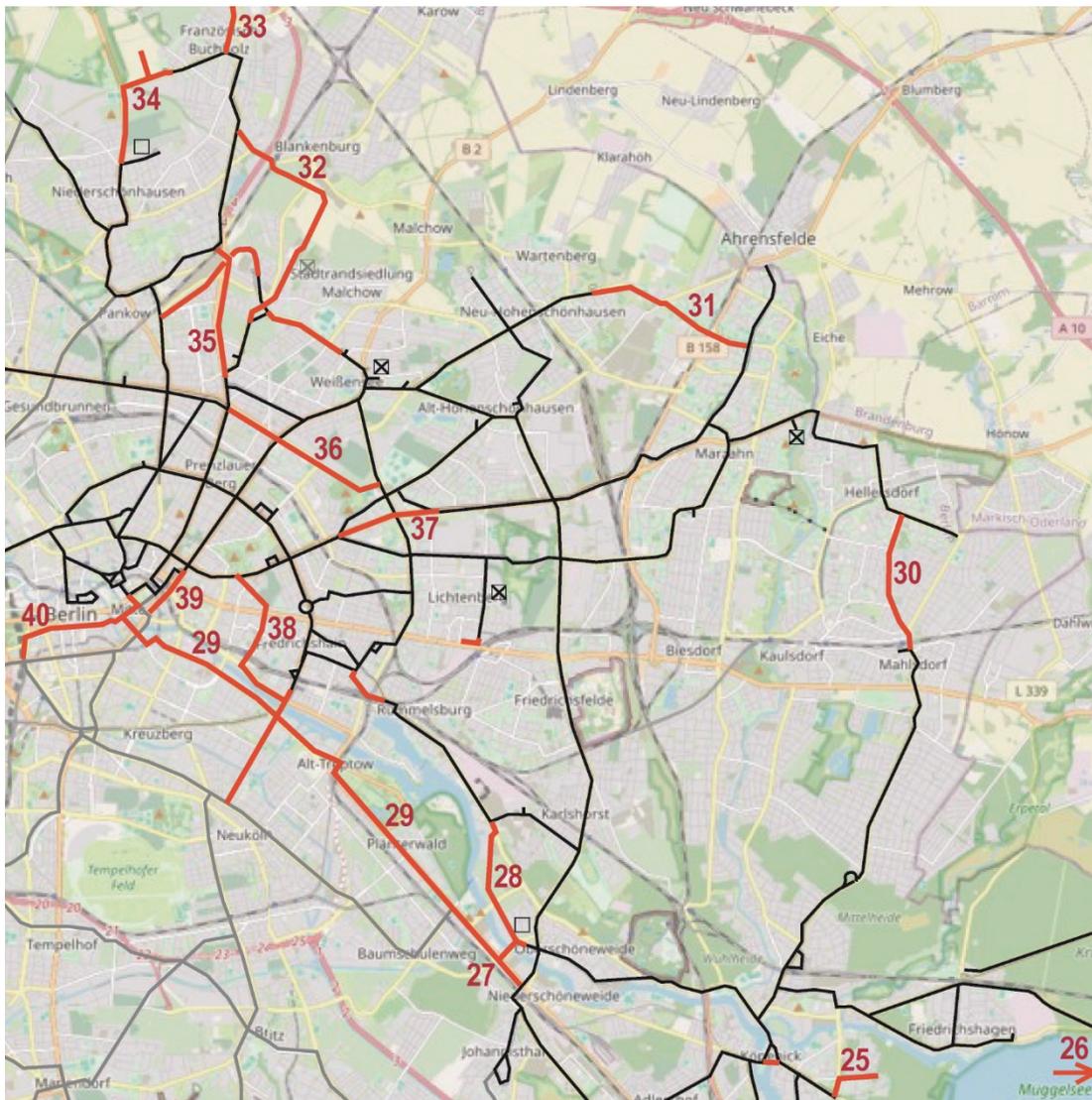


Abb. 6: Ergänzungen im Bestandsnetz (Kartengrundlage: OSM)

##### ***Müggelschlößchenweg – Schlossplatz Köpenick incl. zweites Gleis Müggelheimer Straße (25)***

Heute endet die Straßenbahn am früheren Eingang zum 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 von der heutigen Wendeschleife über Salvador-Allende-Straße, am Haupteingang des Krankenhauses Köpenick vorbei bis zur heutigen Busendhaltestelle am Müggelschlößchenweg lässt sich die Siedlung deutlich wirtschaftlicher erschließen. Sie 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).

Die Müggelheimer Straße ist vom Schlossplatz bis zur Kietzer Straße nur stadtauswärts eingeleisig befahrbar. In Richtung Spindlersfeld – Adlershof muss die Straßenbahn heute die Blockumfahrung Kietzer Straße – Kirchstraße – Alt-Köpenick benutzen. Für eine geradlinige schnellere Verbindung muss die Müggelheimer Straße auf diesem 300 m langen Teilstück das zweite Gleis erhalten. Damit

kann auch eine attraktive Direktverbindung von Wendenschloss zu den S-Bahnhöfen Spindlersfeld und Adlershof eingerichtet werden.

### ***Ortskern Rahnsdorf (26)***

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 scheidet 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.

### ***Stubenrauchbrücke (27)***

Über die Stubenrauchbrücke soll wieder 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. Die Tragfähigkeit bzw. der Anpassungsbedarf der Stubenrauchbrücke sind vor einer endgültigen Entscheidung im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu ermitteln.

### ***Rummelsburg – Oberschöneweide (Spreeparallele) (28)***

Der Verkehrskorridor Rummelsburg – Oberschöneweide bedient 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 in den nächsten Jahren eine rasante Entwicklung erwartet. 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. Am Blockdammweg soll die neue Trasse von der bestehenden Strecke der Straßenbahnlinie 21 abzweigen und über die Nalepastraße, den dortigen Straßenbahnbetriebshof und die bestehende Betriebsstrecke die Kreuzung Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße erreichen.

Mit dem Lückenschluss lässt sich eine äußerst attraktive und schnelle Direktverbindung aus Friedrichshain über das Ostkreuz, über Köpenicker Chaussee, Nalepastraße und Wilhelminenhofstraße bis in die Altstadt Köpenick und weiter zum Bahnhof Schöneweide sowie zur Wissenschaftsstadt Adlershof realisieren. Dabei kann zusätzlich zur erschließenden Straßenbahn auch eine Express-Straßenbahn erwogen werden. Außerdem wird das Entwicklungsgebiet im

Spreeraum mit dem Kulturstandort rund um das Funkhaus Berlin an der Nalepastraße angebunden. Die Strecke hat damit auch einen hohen touristischen Wert.

Der dichtere Takt, der zwischen Ostkreuz und Blockdammweg durch Überlagerung der neuen Linie und der bestehenden Linie 21 entsteht, erfordert, das eingleisige Nadelöhr in der Karlshorster Straße am S-Bahnhof Rummelsburg zu beseitigen und dort die Zweigleisigkeit herzustellen.

### ***Niederschöneweide – Treptow – Mitte (Fischerinsel) (29)***

Der Verkehrskorridor Niederschöneweide – Mitte schafft eine leistungsstarke Radialverbindung vom Bezirk Treptow-Köpenick in die Berliner Innenstadt. Mit ihrer Führung über Kreuzberg und die größere Anzahl an Halten im Bereich der Wohngebiete Plänterwald und Am Treptower Park bedient sie ein anderes verkehrliches Potential, als die zum Teil parallel verlaufende S-Bahn. Die Strecke schließt in Baumschulenweg an die schon vorher zu realisierende und bereits in Planung befindliche Strecke Niederschöneweide – Baumschulenweg – Sonnenallee – Potsdamer Platz an und verbindet Schöneweide, Treptow, Kreuzberg und Mitte miteinander. Mit dem Komfort und der Reisegeschwindigkeit einer Straßenbahn wird sich auf dieser Relation das Nachfragepotenzial der heutigen Buslinie 165 weiter steigern lassen. Die Strecke 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 nordwestlich der Bulgarischen Straße auf der ehemaligen Straßenbahntrasse am Südrand des Treptower Parks wieder ein begrüntes eigenes Gleisbett, das neben der hohen Reisegeschwindigkeit auch eine sinnvolle stadträumliche Aufwertung mit sich bringen kann.

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 das aufstrebende Gebiet des südlichen Spreeufers in Treptow und Kreuzberg und erschließt dichte Wohnbebauung. Weiter geht es zum U-Bahnhof Märkisches Museum (U2). Dem Verlauf der heutigen Buslinie 147 folgend kreuzt die Trasse auf der Fischerinsel die künftige Straßenbahnstrecke Alexanderplatz – Mühlendamm – Leipziger Straße und mündet am Berliner Stadtschloss in die Trasse Alexanderplatz – Französische Straße – Potsdamer Platz ein (Korridor 40).

### ***Hellersdorf – Mahlsdorf (30)***

Die Neubaustrecke soll an der Nossener Straße in Hellersdorf von der Riesaer Straße abzweigen und auf der Freihaltetrasse Nossener Straße – Ridbacher Straße bis zum Bahnhof Mahlsdorf verlaufen und so die heutige Netzlücke schließen. Damit entstehen neue Direktverbindungen auf dieser äußeren östlichen Tangente. Das Köpenicker Netz erhält eine zweite Anbindung und einen direkten Anschluss an den Betriebshof Marzahn, wodurch sich Betriebsfahrten neu ordnen und verkürzen lassen.

Am Bahnhof Mahlsdorf wird die Haltestelle direkt unter die Bahnsteige verlegt, so dass ein guter Verknüpfungspunkt zur S-Bahn und Regionalbahn entsteht. Voraussetzung für einen stabilen 10-min-Takt sind die Realisierung des in Planung befindlichen zweiten Gleises in der Hönowener Straße vom Bahnhof bis Alt-Mahlsdorf und des bislang noch nicht geplanten zweiten Gleises auf dem Hultschiner Damm bis Mahlsdorf Süd, Hubertus.

### ***Falkenberg – Marzahn (31)***

Die Strecke Falkenberg – Wuhletalstraße in Marzahn ist ein vorbereiteter Lückenschluss im Bestandsnetz, der die Großsiedlungen in Neu-Hohenschönhausen und Marzahn miteinander verbindet. Sie dient damit vor allem als eine großräumige Verbindung zwischen diesen beiden sehr dicht besiedelten Stadtteilen. Von der Endhaltestelle Falkenberg aus folgt die Trasse der Falkenberger Chaussee und Dorfstraße, dann geradeaus weiter durch eine Parkanlage zur Wuhletalstraße und diese entlang bis zur Bestandsstrecke der Linien M8 und 16 in Marzahn. Unterwegs werden das Zollamt Marzahn und einige Wohnblöcke angebunden. Die Strecke ermöglicht auf kürzerem Weg als der heutige Bus 197 ohne Schrankenkonflikt am Bahnhof Ahrensfelde neue Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten zum Betriebshof Marzahn. Die Ahrensfelder Chaussee wird weiterhin vom Bus bedient.

### ***Blankenburg – Französisch Buchholz (32)***

Im Nahverkehrsplan ist die Verlängerung der heutigen Linie M2 auf unabhängiger Trasse durch die neu entstehenden Wohnquartiere im Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg (S2, S8) vorgesehen. Die gegenwärtige Landesregierung beabsichtigt jedoch den Ausbau aus Richtung Süden nur noch in die Nähe des Ortskerns Alt-Blankenburg zu führen und dort enden zu lassen. Somit wird der S-Bahnhof Blankenburg nicht mehr erreicht.

Die Weiterführung zum S-Bahnhof ist wieder in die Planung aufzunehmen. 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. Ebenfalls kann damit ein übergeordnetes, direktes Linienangebot aus Richtung Wedding (Wollankstraße) über den Ortskern Pankow in das Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden angeboten werden. 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. Zum geplanten neuen Straßenbahnbetriebshof in Heinersdorf werden zudem kürzere Ein- und Ausrückwege ermöglicht.

### ***Alte Schäferei (33)***

Auf dem Gelände der Alten Schäferei in Pankow sind bis zu 4.000 Wohnungen für bis zu 10.000 Bewohner geplant. Das gesamte Umfeld des Gebietes kann im Wesentlichen durch die Straßenbahn erschlossen werden. Eine Buserschließung kommt aus Kapazitätsgründen wie auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Angebotes (Umsteigezwänge) nicht infrage. Hier ist alle 10 Minuten eine Linie abzweigend von der die Straßenbahnlinie 50 zu führen. Mit der Verlängerung wird das gesamte Gebiet an das Straßenbahnnetz angebunden. Somit können die Qualitätsstandards (Erschließungsradien der Haltestellen nach NVP) eingehalten werden.

### ***Elisabeth-Aue (34)***

Auf der Elisabeth-Aue sind 5.000 Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und weitere Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen. Analog der Alten Schäferei kommt auch hier im Sinne eines attraktiven Angebots nur die Anbindung an das Straßenbahnnetz infrage. Dafür sind jeweils der

M1-Ast Schillerstraße und die verlängerte Linie 50 in das Gebiet hineinzuführen. Auch hier soll das gesamte Gebiet optimal an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

### ***Prenzlauer Promenade (35)***

Mit der neuen Strecke entlang der Prenzlauer Promenade von Am Steinberg bis zur Pasewalker Straße wird eine wichtige Direktverbindung vom Alexanderplatz über die Prenzlauer Allee und den Bahnhof Pankow-Heinersdorf nach Französisch Buchholz mit einer hohen Netzverknüpfungsfunktion hergestellt. Mit dem Bus lassen sich die heutigen verkehrlichen Ansprüche nicht erfüllen. 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. Einen Teil dieser Verkehrsnachfrage kann die neue Straßenbahnverbindung abdecken.

Sie verläuft auf eigener Trasse und bekommt auf einem rund 700 m langen Abschnitt zwischen Granitzstraße und Pasewalker Straße eine neue unabhängige 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. Auch in der Prenzlauer Allee ist die Straßenbahn bereits so trassiert, dass hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht werden. Eine neue Bus-Erschließungslinie entlang der Neumannstraße ist möglich.

### ***Ostseestraße – Michelangelostraße – Weißenseer Weg (36)***

Der Verkehrskorridor Ostseestraße – Michelangelostraße – Weißenseer Weg schafft eine Ausweichstrecke zur Langhansstraße und verlängert die nördliche Tangentialverbindung bis zur Landsberger Allee. Zugleich erschließt sie das Neubaugebiet mit bis zu 1.500 Wohneinheiten, das an der Michelangelostraße geplant ist. Es entsteht eine neue direkte, übergeordnete Verbindung mit hohen Reisezeitvorteilen aus Richtung Wedding über den nördlichen Prenzlauer Berg in Richtung Lichtenberg und weiter in die östlichen Großsiedlungen.

Von der Kreuzung Prenzlauer Allee/Ostseestraße führt die Strecke geradlinig durch die Ostseestraße und die Michelangelostraße. Die Wohnbebauung rund um den Ostseeplatz sowie die bestehenden und geplanten Neubauwohnungen im nördlichen Mühlenviertel erhalten damit eine deutlich bessere ÖPNV-Erschließung. Die Trasse erhält grundsätzlich einen eigenen Gleiskörper, der eine hohe Reisegeschwindigkeit und attraktive Stadtraumgestaltung mit Grüngleis ermöglicht. Ab der Kniprodestraße führt die Strecke straßenunabhängig geradeaus weiter bis zum Weißenseer Weg nördlich der Kreuzung mit der Hohenschönhauser Straße.

### ***Landsberger Allee (37)***

Die heutige Straßenbahnlinie M6 muss ab S-Bahnhof Landsberger Allee in Richtung Marzahn den Umweg über die Oderbruchstraße – Hohenschönhauser Straße – Konrad-Wolf-Straße – Altenhofer Weg nehmen. Stattdessen soll sie künftig auf eigenem Gleiskörper auf der Landsberger Allee geradeaus weiterfahren und an der Altenhofer Straße die Bestandsstrecke erreichen. Damit wird die Radialverbindung zwischen der Innenstadt und Marzahn-Hellersdorf beschleunigt und der zentrale Bereich des Ortsteils Fennpfuhl besser erschlossen.

### ***Warschauer Straße – Ostbahnhof – Platz der Vereinten Nationen (38)***

Mit der Trasse Warschauer Straße – Ostbahnhof – Platz der Vereinten Nationen erhalten die East Side Gallery, das Media-Spree-Areal mit der Arena und der 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 stark frequentierte Straße aufwertet. Am Ostbahnhof besteht Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn 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.

### ***Bypass Alexanderplatz (Alex III) (39)***

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 aus Richtung Landsberger Allee zeitgleich mit der Straßenbahnlinie M4 aus der Greifswalder Straße über den Mollknoten zu führen, ohne dass Konflikte auftreten. Damit wird der Weg für eine Verdichtung der heutigen 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, um künftig ein höheres Straßenbahnangebot im Bereich Alexanderplatz anbieten zu können. Wichtig ist hierbei eine möglichst fahrgastfreundliche Anordnung der Haltestellen, um weiterhin kurze Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten und zum Umstieg zu Regional-, S- und U-Bahn sicherzustellen.

### ***Alexanderplatz – Französische Straße – Potsdamer Platz (40)***

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 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 (Korridor 29) auf die Strecke. Weiter führt die Trasse über Werderscher Markt, Französische Straße 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, S26 und neue Nord-Süd-S-Bahn), U-Bahn (U2) und zum Regionalverkehr.

## 5. Der langfristige Horizont

Ein überlegtes Gesamtkonzept ist Voraussetzung für einen kontinuierlichen und berechenbaren Ausbau des Netzes. Das Zielnetz betrachtet daher 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 Anschlüsse berücksichtigt werden. Für die dargestellten Trassenverläufe wurde die Netzwirkung in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt. Klare und nachvollziehbare Kriterien wurden der Analyse zugrunde gelegt.

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

### 5.1 Prämissen und erforderliche Vorhaltungen

Im Zielnetz werden keine Linien, Haltestellen oder exakten Trassenverläufe festgelegt. Dazu bedarf es detaillierter Untersuchungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Dennoch sind auch langfristige Vorhaltungen erforderlich, insbesondere bei bereits in dieser konzeptionellen Ebene erkennbaren räumlichen „Flaschenhälsen“, wo mit sehr großer Wahrscheinlichkeit die Straßenbahnstrecken verlaufen werden. So sind bei anstehender Sanierung und dem Neubau von Brücken die künftigen Straßenbahntrassen in den jeweiligen Korridoren zu berücksichtigen.

Ein Beispiel: zurzeit wird am S-Bahnhof Buckower Chaussee eine Brücke über die Dresdner Bahn neu errichtet, die für die Aufnahme der Straßenbahn nicht ausgelegt ist. Zugleich befindet sich bereits ein Abschnitt der sog. Südtangente der Straßenbahn bis zum U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee in Planung. Für die im Nahverkehrsplan vorgesehene spätere Verlängerung in Richtung Marienfelde bildet diese neue Brücke ein absehbares Hindernis. Eine vorausschauende Planung hätte hier frühzeitig die Trasse der Straßenbahn berücksichtigt. Positive Beispiele für vorausschauende Planung sind der Neubau der Massantebrücke über den Teltowkanal und die Autobahn A113 sowie die Wasserstadtbrücke über die Havel: hier wurden Vorhaltungen für die Straßenbahn geschaffen.

Mit der Netzerweiterung ergibt sich auch ein Bedarf an neuen Betriebshöfen und Abstellanlagen. Im Südosten wird ab 2025 ein neuer Betriebshof in Adlershof gebaut, im Norden wurde kürzlich der Standort für einen Betriebshof in Heinersdorf definiert und für das nordwestliche Teilnetz inklusive Spandau ist ein 10 ha großer Betriebshof auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel in Planung. Diese Betriebshöfe sind auch im Nahverkehrsplan dokumentiert.

Für das künftige Teilnetz im Südwesten bzw. im Bereich Steglitz-Zehlendorf bedarf es jedoch mindestens eines weiteren Betriebshofes, dessen Fläche frühzeitig vorgehalten und im NVP und FNP gesichert werden sollte. Ein ideales Gelände dafür befindet sich am Nahmitzer Damm in Marienfelde. Hier befand sich bis in die 1990er Jahre die Produktionshalle von IBM. Der Standort ist mit 17 ha mehr als ausreichend groß und befindet sich günstig in der Nähe der Endstelle Waldsassener Straße in der Großsiedlung Marienfelde-Süd. Von diesem Ort am äußeren Stadtrand aus können die Linienäste nach Steglitz, nach Mariendorf/Neukölln und nach Schöneweide/Gropiusstadt (Südtangente) mit kurzen Ein- und Ausrückwegen bedient werden.

Für den zunächst zu realisierenden Linienast vom Potsdamer Platz nach Rathaus Steglitz empfiehlt sich die Nutzung des ehemaligen Straßenbahnbetriebshofes Steglitz (späterer Busbetriebshof Lichterfelde) als Wagenhalle. Dieser Standort am Hindenburgdamm befindet sich im Besitz der BVG, ist jedoch langfristig verpachtet.

Schließlich ist für das Spandauer Teilnetz zu klären, ob sukzessive mit dem Ersatz von Buslinien durch Straßenbahnen der Betriebshof Spandau-Süd genutzt werden kann. Denkbar ist auch der Bau eines neuen Betriebshofs unmittelbar jenseits der Landesgrenze zu Brandenburg auf dem weitgehend versiegelten Gelände des ehemaligen Flughafens Staaken (heute Solarpark) an der Endhaltestelle Heerstraße/Nennhauser Damm.

## 5.2 Prioritäten

Um einen kontinuierlichen und beschleunigten Ausbau zu ermöglichen, müssen die Planungskapazitäten gesichert werden und ein verlässliches Budget vorgehalten werden.

Die mit dem Zielhorizont 2035 im Nahverkehrsplan (NVP 2019-23) vorgesehenen Neubaustrecken dienen vorrangig zwei Zielen: einerseits der Erhöhung der Beförderungskapazität und Zuverlässigkeit durch Umstellung von Busbetrieb auf Straßenbahn auf fahrgaststarken Metro- und Expressbuslinien, andererseits der Erschließung von Entwicklungsgebieten, neuen Wohnstandorten und Verdichtungsgebieten im Bestand. Im Einzelnen sind das: UTR am Standort Tegel, Schumacher-Quartier, Neues Gartenfeld und Wasserstadt, Siemensstadt-Square, Pankower Tor, Michelangelostraße, Europacity, Quartier am Ostbahnhof und Blankenburger Süden.

Zitat aus dem Nahverkehrsplan: *Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist in den nächsten Jahren ein besonderer Handlungsschwerpunkt im Berliner ÖPNV, besonders auf Strecken, auf denen die Grenzen der Leistungsfähigkeit des bisherigen Busangebotes erreicht sind sowie zur Anbindung größerer Neubaugebiete* (NVP, S. 270).

Nach der Realisierung der aktuell bereits in Planung befindlichen Strecken und ergänzend zu den Strecken aus dem Nahverkehrsplan sollte der Schwerpunkt der weiteren Netzentwicklung zunächst auf die äußere Stadt sowie die Entwicklungsgebiete gelegt werden. Die Neubaugebiete Elisabeth-Aue, Alte Schäferei, Neulichterfelde, Buckower Felder sollten möglichst zeitgleich oder zeitnah mit deren Errichtung einen Schienenanschluss erhalten, aber auch in den Großsiedlungen aus den 1960er und 1970er Jahren müssen die überlasteten Buslinien durch Straßenbahn ersetzt werden.

Entsprechend befinden sich die Schwerpunkte des Netzausbaus in Spandau sowie in der Schaffung einer weiteren Schnellverbindung von Spandau nach Berlin via Heerstraße. Hinzu kommen Strecken im Südwesten zur Erschließung von Neubaugebieten in Lichterfelde (Schweizer Viertel, McNair-Quartier, Neulichterfelde) und die zweite Querverbindung von Steglitz über Mariendorf nach Lichtenrade.

Im Osten sind die Trasse Rummelsburg – Oberschöneweide (Spreeparallele) sowie der Abschnitt über die Stubenrauchbrücke zu realisieren, um der rasanten Entwicklung im Spreeraum gerecht zu werden. Hinzu kommt die Stichstrecke in die Großsiedlung Salvador-Allende-Viertel II.

In Pankow schließlich werden die Strecken aus dem Nahverkehrsplan ergänzt, um die inzwischen geplanten Neubauquartiere Alte Schäferei und Elisabeth-Aue zeitgleich mit deren Errichtung erschließen zu können.

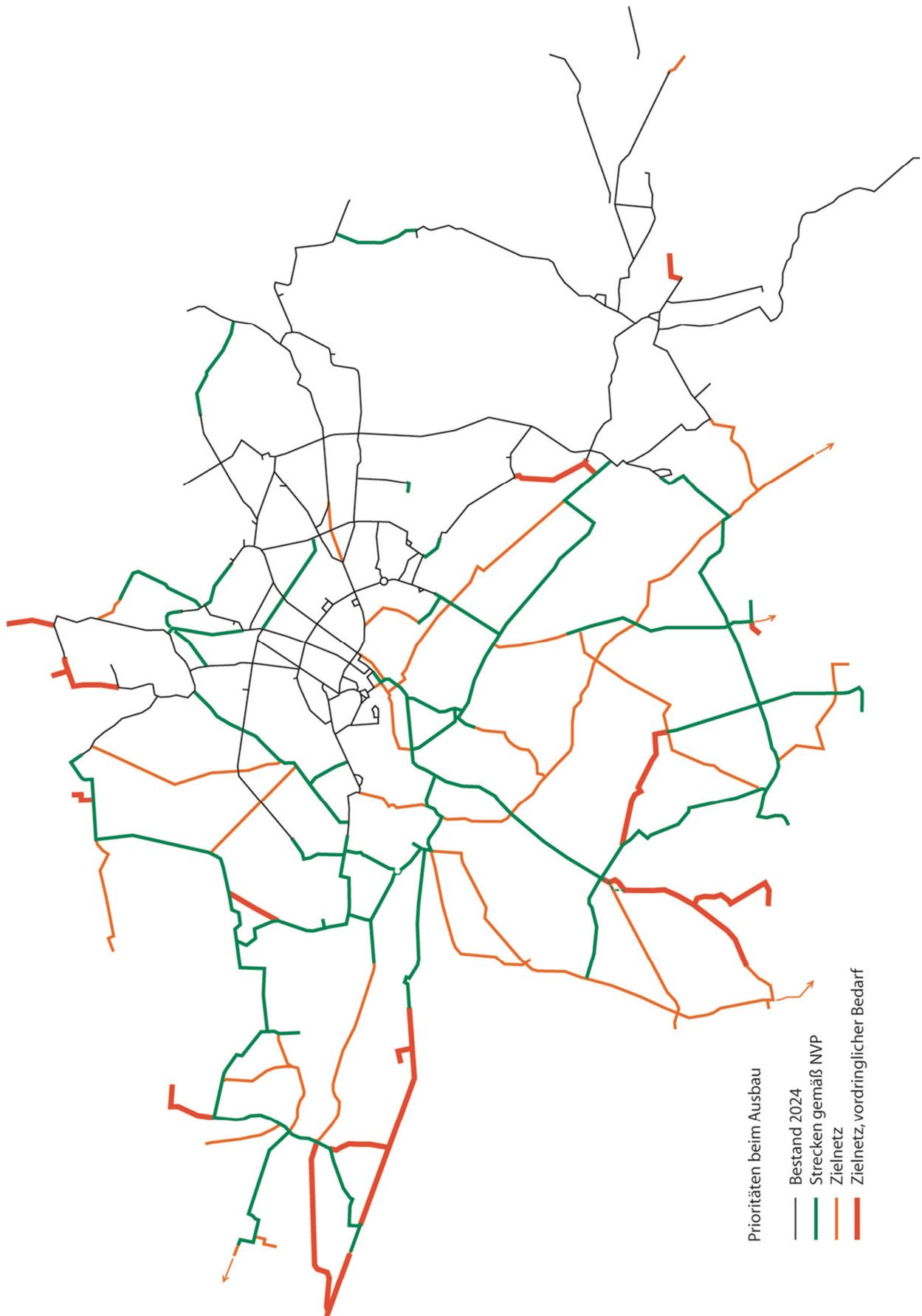


Abb. 7: Prioritäten beim Ausbau

## **6. Impressum**

### **Bündnis Pro Straßenbahn**

prostrassenbahn-berlin.de

Auto Club Europa, Kreis Berlin

Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Changing Cities

Deutscher Bahnkunden-Verband, Regionalverband Berlin

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

Moabiter Ratschlag

NaturFreunde Berlin

Piratenpartei Berlin

PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e. V.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Ost  
ver.di

### **AG Zielnetz**

Ingolf Berger

Matthias Gibtner

Stefan Lehmkuhler

Andreas Schaack

Roland Schröder

Tilo Schütz

Christoph Steinig

Christfried Tschepe

### **Abbildungen:**

Titel, Fotos und Grafiken: Tilo Schütz; Kartengrundlage für Teilräume: OpenStreetMap

### **Herausgeber:**

Berliner Fahrgastverband IGEB für das Bündnis Pro Straßenbahn

S-Bf. Lichtenberg

Weitlingstr. 22

10317 Berlin

030 / 78 70 55 11

[igeb@igeb.org](mailto:igeb@igeb.org)

**Oktober 2024**