

Machbarkeitsstudie

# Straßenbahn vom Alex nach Steglitz

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 10-11 (Artikel-Nr. 10000268)  
Lukas Foljanty

## Machbarkeitsstudie »Busersatzverkehr« für eine Tram auf der B1

Entgegen der in den 1960er und 1970er Jahren geprägten Vorurteile vieler Stadtplaner stellt die Straßenbahn ein modernes, effizientes Verkehrsmittel dar. Wo früher die Straßenbahn angeblich zu laut, zu langsam und zu unzuverlässig war, sind heute stadtbildprägende Verkehrsmittel entstanden, die nicht nur zu Reisezeitverkürzungen beitragen konnten, sondern auch die städtebauliche, ökologische und ökonomische Erneuerung vieler europäischer Städte vorangetrieben haben. So gehört es in Frankreich heute zum guten Stil einer jeden Großstadt, ein Tramnetz aufzubauen. Auch London investiert viele Millionen Pfund in ein neues Netz.

[Video]bus\_vs\_strassenbahn.flv|bus\_vs\_tram.png|Video Bus vs Tram|[/Video] In Berlin hingegen ist die Diskussion um eine Netzerweiterung in den Westteil der Stadt seit mittlerweile über fünf Jahren festgefahren. Neue Straßenbahnstrecken werden nur gebaut, wenn ein unmittelbarer Zwang besteht, beispielsweise in Adlershof durch den drohenden Verfall des bestehenden Baurechts. Trotz seines im internationalen Vergleich sehr guten Zustands bedarf das (Ost-)Berliner Straßenbahnnetz eines Ausbaus, um das ÖPNV-System der Gesamtstadt wirksam unterstützen zu können. Nach 1990 wurden allerdings nur zwei Linien in den Westteil der Stadt verlängert. Die Anbindung des Hauptbahnhofs ist derzeit in Planung. Andere konkrete Planungen gibt es nicht.

## Impulse für eine neue Straßenbahn- Diskussion

Eine Gruppe von Studierenden am Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin hat daher im vergangenen Jahr eine Machbarkeitsstudie zum Neubau einer Straßenbahntrasse auf der Bundesstraße 1 vom Alexanderplatz zum Rathaus Steglitz erstellt. Ziel dieses Studienprojektes mit dem Titel »Busersatzverkehr« war es, die öffentliche und fachliche Diskussion um die Straßenbahn-Netzentwicklung in Berlin neu anzustoßen.

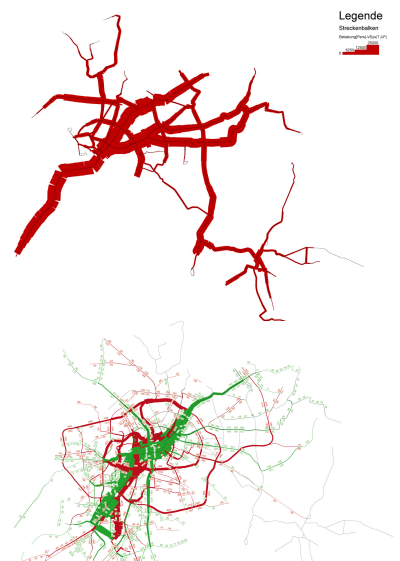
Die Wahl des Trassen-Korridors erfolgte dabei auf Grund der extrem hohen Kfz-Belastung und der offensichtlichen Unzuverlässigkeit des bestehenden Busangebots (Linien M 48 und M 85). Der Abschnitt zwischen Alexanderplatz und Kulturforum stand bereits häufig kurz vor der Realisierung; Studien und Vorplanungen wurden angefertigt, Straßenbahngleise in der Leipziger Straße verlegt. Bei diesen Maßnahmen ist es bislang allerdings geblieben. Die Verlängerung der Trasse zum Rathaus Steglitz ist anscheinend in weite Ferne gerückt.

## M 4 vom Alex zum Rathaus Steglitz

Die Machbarkeitsstudie überprüft die Strecke auf ihre verkehrliche, wirtschaftliche, ökologische, soziale und städtebauliche Wirksamkeit. Dazu wurde zunächst ein Betriebskonzept für die Bedienung der Strecke mit einer Metrotramlinie erstellt. Bei der Prüfung verschiedener Varianten stellte sich heraus, dass die Verlängerung der

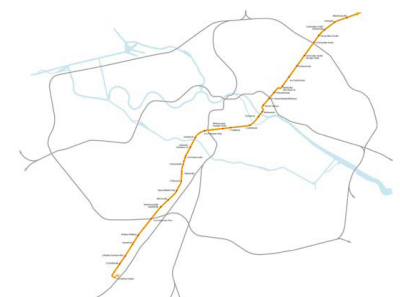


So kann es aussehen: Die Fotomontage zeigt die Hauptstraße im Bereich des Schöneberger Dorfangers. (Montage: TU-Projektgruppe »Busersatzverkehr«)



Legende  
Straßenbahnen  
Busersatzverkehr

Prognostizierte Streckenbelastung im Berliner Straßenbahnnetz nach Realisierung der M 4-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Rathaus Steglitz. (Grafiken: TU-Projektgruppe »Busersatzverkehr«)



Straßenbahnradiale vom Nordosten in den Südwesten Berlins. Die Übersichtskarte zeigt die verlängerte M 4 im Stadtgebiet mit dem vertrauten Bild des innerstädtischen S-Bahn-Netzes (»Hundekopf«). (Grafiken: TU-Projektgruppe »Busersatzverkehr«)

Linie M 4 über den Alexanderplatz hinaus zum Rathaus Steglitz die höchsten Fahrgastzuwächse aufweisen würde.

Die Prognose ergab einen Zuwachs von 85 000 Fahrgästen täglich bzw. einen maximalen Linienquerschnitt von bis zu 50 000 Fahrgästen. Somit wäre die verlängerte M 4 mit bis zu 145 000 Fahrgästen täglich die mit Abstand am stärksten frequentierte Straßenbahnlinie Berlins. Die BVG könnte auf diesem Wege jährlich bis zu 4 Mio. Euro zusätzlich durch den Fahrkartenverkauf erwirtschaften. Das Fahrplanangebot, das der Prognose zugrunde liegt, sieht in Hauptverkehrszeiten einen 3,3-Minuten-Takt und in Nebenverkehrszeiten einen 5- bzw. 10-Minuten-Takt vor. Dadurch würde im Vergleich zu den derzeit verkehrenden Metrobuslinien eine deutliche Angebotsverbesserung entstehen.

Grundlage der Untersuchung ist das aktuelle Berliner Nahverkehrsnetz. Zukünftige Entwicklungen wie die Verlängerung der U 5 oder die Eröffnung des Regionalbahnhofs am Ostkreuz wurden in der Prognose nicht berücksichtigt, um das theoretische Maximum der Entwicklung der Fahrgastzahlen abbilden zu können.

Neben den zusätzlichen Fahrgästen für die BVG hat der Korridor Wirkungen auf das gesamte Berliner Nahverkehrsnetz. Die neu entstehende, attraktive Radialverbindung vom Nordosten in den Südwesten Berlins würde zu Reisezeitverkürzungen und einer Entlastung des S-Bahn-Rings führen. Die Prognose geht daher im Gesamtnetz von einem Zuwachs von täglich 10 000 bzw. jährlich über 3 Mio. Fahrten aus.

In der Prognose wurde der »Schienenbonus«, also zusätzliche positive Nachfrageeffekte durch die Attraktivität, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit eines schienengebundenen Verkehrsmittels, nicht berücksichtigt.

### **Straßenbahn zuverlässiger und schneller**

Damit der Schienenbonus wirken kann, muss sich das neue Angebot vor allem hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit vom bestehenden abheben. Während die Metrobuslinie M 48 laut Fahrplan 41 Minuten vom Rathaus Steglitz zum Alexanderplatz benötigt, sieht die Realität in der Hauptverkehrszeit oft anders aus: Bis zu 60 Minuten kann die Fahrt dann dauern. Durch die Stauanfälligkeit der Strecke kommt es regelmäßig zu Verspätungen und Verfrühungen mit dem Ergebnis, dass bis zu drei Busse im Konvoi fahren. Für die projektierte Straßenbahnlinie wurde für dieselbe Strecke eine Fahrzeit von 29 Minuten errechnet.

Um dieses Ziel zu erreichen, sieht die Studie im Straßenraumentwurf einen besonderen Bahnkörper entlang der gesamten Trasse vor. In den stark verdichteten Gründerzeitquartieren zwischen Kulturforum und Rathaus Steglitz stellt diese Prämisse eine erhebliche verkehrsplanerische und städtebauliche Herausforderung dar. Den positiven stadtgestalterischen Effekten eines besonderen Gleiskörpers, beispielsweise durch den Einsatz von Rasengleis, steht ein starker Konkurrenzdruck zwischen den einzelnen Verkehrsarten entgegen, insbesondere in solchen Abschnitten, in denen der Straßenquerschnitt nur 22 m beträgt.

In der Studie wurde jedoch davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsartenkonkurrenz verringert, da eine Reduktion der Kfz-Belastung zu erwarten

ist. Grundlage dieser Annahme sind steigende Benzinpreise, strengere Umweltschutzaufgaben sowie die Fertigstellung weiterer Verkehrsprojekte für den Kfz-Verkehr wie die Öffnung der Axel-Springer-Straße am Spittelmarkt oder die Verlängerung der A100 nach Treptow. In weiten Teilen des Korridors kann damit ein Fahrbahnrückbau auf eine Richtungsfahrspur für den motorisierten Individualverkehr begründet werden. Im Gegenzug dazu greift die Studie den aktuellen Trend in Berlin zum Fahrradfahren auf und sieht daher die Installation von Fahrradspuren entlang des gesamten Korridors vor.

### **Straßenbahnbau ist Stadtentwicklung**

Der Bau einer Straßenbahntrasse zeitigt jedoch nicht ausschließlich verkehrliche Wirkungen. Insbesondere die französischen Projekte wie beispielsweise in Paris oder Montpellier zeigen, dass eine Straßenbahnneubaustrecke ein Mittel der städtebaulichen Aufwertung sein kann, Entwicklungsimpulse für angrenzende Quartiere gibt und als Imageträger zur Stärkung der lokalen Identität beitragen kann. Voraussetzung dafür ist allerdings die Verknüpfung des Verkehrsinfrastrukturprojekts mit umfassenden Stadtentwicklungsmaßnahmen und einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Insbesondere letzteres kann entscheidenden Einfluss auf die Akzeptanz eines Neubauprojektes haben.

Die Kosten für solche Maßnahmen sind dabei von den tatsächlichen Investitionskosten für den Straßenbahnneubau zu trennen. Letztere schätzt die Studie für die 10,6 km lange Neubaustrecke auf etwa 110 Mio. Euro. Ein U-Bahn-Bau entlang dieses Korridors würde - trotz der bereits erbrachten baulichen Vorleistungen - bis zu zehnfach höhere Investitionskosten verursachen. Dabei würde im Gegensatz zur Straßenbahnvariante eine direkte Konkurrenzsituation zwischen der U-Bahn und der S-Bahn-Linie 1 entstehen. Folglich hätte diese Strecke nach Auffassung der Autoren der Studie nur als Straßenbahn eine realistische Chance auf Umsetzung.

### **Fazit**

Anhand der Verkehrsprognose konnte gezeigt werden, dass das Straßenbahnprojekt dem Modal Split in Berlin zugute kommt. Dabei kann zudem eine hohe Wirtschaftlichkeit erzielt werden. Die städtebaulichen, ökologischen und sozio-ökonomischen Potenziale einer Straßenbahntrasse entlang der B1 können dabei nicht häufig genug hervorgehoben werden. Die derzeitige Situation mit bis zu 55 000 Kfz täglich und den damit verbundenen Lärm- und Feinstaubbelastungen gibt dringenden Anlass zur Neuorganisation des Verkehrs in dem untersuchten Korridor.

Die Studie empfiehlt daher die rasche und ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Thema, um rechtzeitig auf das veränderte Mobilitätsverhalten der Berliner, insbesondere angesichts der steigenden Kraftstoffpreise, reagieren zu können.

*Projektbetreuung: Prof. Elke Pahl-Weber, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Fachgebiet Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten*

*Projektmitglieder: Lukas Foljanty, Oliver Hoffmann, Marie-Luise Hornbogen, Jakob Köhler, Dominik Stanonik*

*Laufzeit: August 2007 bis Oktober 2008*

*Kurzfassung der Ergebnisse unter  
[www.busersatzverkehr.de](http://www.busersatzverkehr.de).*

*Die komplette Studie soll noch 2008 veröffentlicht werden.*

**EINLADUNG Busersatzverkehr -**

Eine Straßenbahn für den Südwesten Berlins

Ergebnisse des Studienprojekts an der TU Berlin

Vortrag mit Diskussion

Zeit: **11. November 2008, 19 Uhr**

Ort: **Rathaus Lichtenberg**, Möllendorffstraße 6, 10365 Berlin, Raum 114. (S+U  
Frankfurter Allee)

Veranstalter: Berliner Fahrgastverband IGEB

**Alle Interessierten sind eingeladen**

*Eintritt frei.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000268>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten