

VI.3.7 Straßenbahn Südtangente

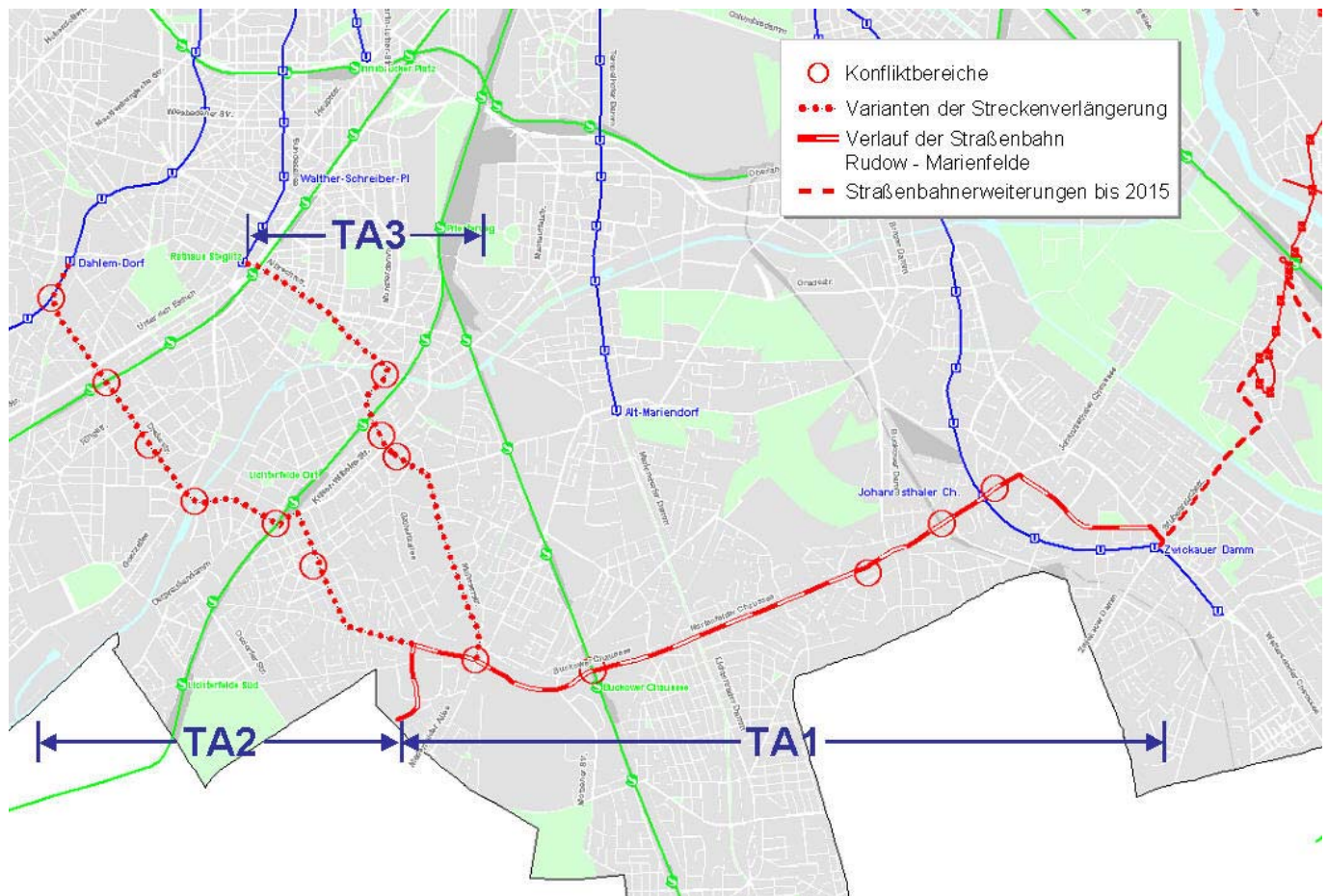


Abb. VI-16 Lageplan Straßenbahn Südtangente

VI.3.7.1 Kurzbeschreibung und Funktion

- Neubau einer ca. 17 km langen Straßenbahntrasse, die vom U-Bhf Zwickauer Damm über Marienfelde bis zum U-Bahnhof Dahlem Dorf bzw. alternativ zum Rathaus Steglitz führen soll. Dort Verknüpfung mit U-Bahn.
- Verbesserung der ÖPNV-Verkehrerschließung auf den stark nachgefragten tangentialen Relationen im Südraum der Stadt.
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes aus dem Raum Neukölln nach Westen.
- Gewinnung neuer Nachfragepotenziale für den ÖPNV durch Ablösung der Busbedienung durch ein alternatives und leistungsfähiges Straßenbahnangebot.
- Bildung von drei Teilabschnitten: TA1: Zwickauer Damm - Nahmitzer Damm bzw. Hildburghäuser Straße über Alt-Buckow, Marienfelder Chaussee und Buckower Chaussee, TA2: Verlängerung nach U-Bahnhof Dahlem-Dorf, TA3: alternative Verlängerung nach Steglitz (Schloßstraße).

VI.3.7.2 Ergebnis der Prüfung: Wichtige verkehrliche Wirkungen

- Im Teilabschnitt zwischen U-Bahnhof Zwickauer Damm und Marienfelde wäre eine Straßenbahn im Vergleich zur derzeitigen Buserschließung eine Verbesserung des Verkehrsangebotes mit einer Nachfrage je nach Szenario zwischen 18.500 und 20.000 Fahrgästen pro Tag. Bedeutendste Umsteigehaltestelle ist der U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee, da erhebliche Verkehrsbeziehungen aus Richtung Norden in Richtung Westen existieren.
- Für eine Verlängerung bis Dahlem Dorf (TA2) konnte keine ausreichende Nachfrage für eine Straßenbahnbedienung (8.000 bzw. 9.000 Personen pro Tag im stärksten Abschnitt) ermittelt werden. Auf dem Abschnitt zwischen Marienfelde und Steglitz (TA3) beträgt das Fahrgastaufkommen je nach Querschnitt 6.000 bis 19.000 Personen pro Tag.

- Die bessere Erschließung mit einem schnellen Verkehrsmittel in dichtem Takt auf dem Abschnitt U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee – S-Bahnhof Buckower Chaussee führt zu einer Steigerung der Gesamtnachfrage im ÖPNV um ca. 1.500 Fahrten je Tag.
- Eine Verlängerung bis Dahlem Dorf kann ca. 900 zusätzliche ÖV-Fahrten je Tag aktivieren, erreicht aber unter Berücksichtigung der problematischen Führung im Straßenraum keine ausreichende Gesamtbelastung.
- Die Verlängerung über Lankwitz nach Steglitz (Schlossstraße) führt per Saldo zu fast keiner zusätzlichen Nachfrage im ÖPNV, da die Vorteile der Straßenbahn durch die Nachteile der zur Finanzierung notwendigen Anpassung des Busnetzes kompensiert werden.
- Die Verlängerung über Zwickauer Damm hinaus nach Westen stärkt die verkehrliche und betriebliche Bedeutung des Straßenbahnabschnitts Bahnhof Schöneweide - Zwickauer Damm.
- Die Verlängerung nach Steglitz stünde im Nutzungskonflikt mit dem MIV im Bereich Lankwitz (im Fall einer Weiterverfolgung der Planung der B101neu).

VI.3.7.3 Weitere wichtige Wirkungen

- Im TA1 und im Bereich Marienfelde - Lankwitz ist die Herstellung eines eigenen Bahnkörpers durch Umbau der Straßenquerschnitte weitgehend möglich, die Zahl der Überquerungsmöglichkeiten verringert sich jedoch.
- Im Bereich Marienfelde - Dahlem ist auf weiten Abschnitten durch die erforderliche Einrichtung von Mischspuren ÖV/IV im engen Straßenraum keine adäquate Führung des Radverkehrs möglich.
- Besondere städtebauliche Probleme bereiten die Bahnunterführung Lichterfelde West (TA2) und die Überquerung des Teltowkanals (TA3).
- Eine Abschätzung des erforderlichen Betriebsaufwands, der baulichen Aufwendungen und der sich ergebenden Reisezeitersparnisse bzw. zusätzlichen Nachfragepotenziale ergibt lediglich für den ersten Bauabschnitt zwischen Zwickauer Damm und Marienfelde ein positives Ergebnis. Unverhältnismäßig hohe bauliche Aufwendungen auf dem Weg nach Dahlem bzw. nach Lankwitz und die nur mäßigen Fahrgastgewinne auf der anderen Seite führen zu einer negativen Bilanz dieser Erweiterungsoptionen.

VI.3.7.4 Zusammenfassung und Empfehlung

| TA-Nr. | Teilabschnitt / Variante | Verkehrliche Wirkungen | | Entlastungs-/Verlagerungswirkungen | | Verbindungs- und Erschließungsqualität | Wechselwirkung mit anderen Maßnahmen | Abschätzung der Wirkungen auf Städtebau und Landschaft | Eingriffe in städtebauliche Strukturen | Eingriffe in Natur und Landschaft | Umweltwirkung | Abschätzung wirtschaftlicher Kenngrößen | Betriebskosten / Nachfragepotenziale | | Bauliche Aufwendungen | Reisezeitersparnisse | Gesamtbewertung Szenario A | Gesamtbewertung Szenario B | Empfehlung (Kriterien gewichtet) | |
|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---|------------------------------------|---|--|--------------------------------------|--|--|-----------------------------------|---------------|---|--------------------------------------|---|-----------------------|----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|
| | | A | B | A | B | | | | | | | | A | B | | | | | | |
| Szenario | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Straßenbahn Südtangente | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TA 1 | Teilabschnitt Rudow - Marienfelde | + | + | + | + | + | + | | o | o | o | | o | o | o | + | + | + | + | Bei aktuellen Planungen zu berücksichtigen |
| TA 2 | Verlängerung nach Dahlem-Dorf | - | - | + | + | + | o | | - | o | o | | o | o | - | + | - | - | - | Verzicht |
| TA 3 | Verlängerung nach Lankwitz/Steglitz | o | o | o | o | - | - | | o/- | o | o | | o | o | - | o | o/- | o/- | o/- | Verzicht |

Tab. VI-7 Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse Straßenbahn Südtangente

Die Option für eine Trasse auf dem Teilabschnitt zwischen Zwickauer Damm und Marienfelde sollte erhalten bleiben. Die Option sollte deshalb bei allen weiteren Planungen berücksichtigt werden. Auf eine Weiterführung nach Dahlem sollte verzichtet werden. Unter den absehbaren Randbedingungen, insbesondere Endpunkt der U9 in Rathaus Steglitz, kann auch auf eine Weiterführung nach Steglitz/Lankwitz verzichtet werden.