



STRASSENBahnNEUBAUStrecke SCHÖNEWEIDE - POTSDAMER PLATZ

Häufige Fragen aus der Beteiligung 2024 (FAQ)

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



IMPRESSUM

AUFTAGgeberIN

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung Mobilität, IV A 2-7
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/mvku/

AUFTAGnehmerIN

Hier Mittenmang – Agentur für Bürger*innenbeteiligung
und Kommunikation GmbH
Jüterboger Straße 10
10965 Berlin

BILDNACHWEISE

Titelbild: BVG

STAND

06/2025

STRASSENBahnNEUbaustrecke SCHÖNEWEIDE - POTSDAMER PLATZ

Das Vorhaben

Berlin möchte den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und stärken. Die Buslinie M41 ist seit Jahren an ihrer Belastungsgrenze. Gleichzeitig wachsen die Bevölkerung und die Verkehrsströme in Mitte, Kreuzberg, Neukölln sowie Treptow und mit ihnen auch der Bedarf an ÖPNV-Angeboten. Das Land Berlin plant daher eine Straßenbahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Schöneweide und Potsdamer Platz. Weitere Informationen zum Vorhaben finden Sie auf der [Projektwebsite](#).

So wurde die Öffentlichkeit einbezogen

2024 wurde die breite Öffentlichkeit im Rahmen eines Infomarkts zum Vorhaben informiert (für mehr Informationen siehe [Kurzdokumentation](#)). Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, im auf der Beteiligungsplattform [mein.berlin.de](#) Hinweise und Anregungen zum aktuellen Planungsstand zu geben. Diese werden im weiteren Planungsprozess abgewogen und - wenn möglich - berücksichtigt. Um auch einige Bevölkerungsgruppen zu erreichen, die sich seltener an solchen Formaten beteiligen, führte das Projektteam zielgruppenspezifische Formate mit Jugendlichen und Menschen mit Migrationshintergrund durch, um diese zu informieren und ihre Hinweise für die weiteren Planungen mitaufzunehmen. Neben der Sammlung von Hinweisen wurden auch Fragen zum Prozess rund um die Straßenbahnneubaustrecke aufgenommen, die im Folgenden beantwortet werden. Die Fragen wurden dabei in mehrere Themenblöcke zusammengefasst.

Alle Informationen zum aktuellen Stand des Vorhabens und die Inhalte des Prozesses auf die im weiteren Text Bezug genommen wird, finden Sie auf der [Vorhabenseite](#) auf [mein.berlin.de](#).

PLANUNGSPROZESS

Warum wird eine Straßenbahn geplant?

Berlin möchte den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und stärken. Die Buslinie M41 ist seit Jahren an ihrer Belastungsgrenze. Gleichzeitig wachsen die Bevölkerung und die Verkehrsströme in Mitte, Kreuzberg, Neukölln sowie Treptow und mit ihnen auch der Bedarf an ÖPNV-Angeboten. Das Land Berlin plant daher eine Straßenbahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Schöneweide und Potsdamer Platz. Zusammen mit weiteren Planungen zum ÖPNV-Ausbau entstehen am U-Bahnhof Hermannplatz sowie am Bahnhof Potsdamer Platz in den nächsten Jahren neue Umsteigebeziehungen. Im aktuellen ÖPNV-Bedarfsplan als Bestandteil des Nahverkehrsplans Berlin 2019 – 2023 ist die Strecke als vordringlicher Bedarf vorgesehen.

Verkehrsmittelvergleich

Wurde eine urbane Seilbahn in Erwägung gezogen?

Ja, im Verkehrsmittelvergleich wurde auch eine urbane Seilbahn geprüft. Sie konnte sich im Vergleich mit den anderen in Berlin etablierten Verkehrsmitteln nicht durchsetzen.

Wurde in Erwägung gezogen, Oberleitungsbusse einzusetzen?

Das Bundesverkehrsministerium hat vor einigen Jahren eine Studie zu Einsatzmöglichkeiten von Oberleitungsbussen durchgeführt (mittlerweile ist der Einsatz elektrischer Busse allerdings auch ohne Oberleitung möglich). Die Ergebnisse zeigen, dass diese im Vergleich zu Bussen mit Dieselantrieb etwa im Hinblick auf Emissionen zwar große Vorteile bieten, aufgrund der erwarteten hohen Fahrgastnachfrage für die geplante Strecke sind Busse - ob mit oder ohne Oberleitung - hier zukünftig allerdings kein passendes Verkehrsmittel. Straßenbahnen bieten mit 40 bis 50 Meter Länge deutlich mehr Kapazität als Busse, die auf der Linie M41 schon heute oft überfüllt sind.

Trassenvergleich

Welche Methodik wird für die Trassenbewertung angewendet und welche Aspekte werden dabei berücksichtigt? Wie wurde die Entscheidung für die planerisch zu bevorzugende Trassenvariante vorgenommen?

Zur Bestimmung der planerisch zu bevorzugenden Führung der neuen Straßenbahnstrecke wurde ein Trassenvergleich durchgeführt. Dabei wurden alle sich aufdrängenden Varianten betrachtet. Die Beurteilung der Trassenvarianten erfolgte nach den folgenden Sichtweisen:

- Fahrgäst (Kriterien u. a. Reisezeit, Umsteigen)
- Betrieb (Kriterien u. a. Wirtschaftlichkeit, Streckenqualität)
- Kommune (Kriterien u. a. Investitionen, Auswirkungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs, z.B. entfallende Parkplätze) und
- Allgemeinheit (Kriterien u. a. städtebauliche Aspekte, Streckensensitivität, Verkehrsemissionen)

Die Bewertung wird nach einem im Land Berlin etablierten Kriterienkatalog in Anlehnung an das formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt. Er ist so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet und deren Ausprägungen beurteilt werden. Die Bewertung erfolgte in einem zweistufigen Verfahren:

Stufe 1: qualitative Grobbewertung aller Varianten zur Reduzierung der Anzahl der näher zu untersuchenden Varianten

Stufe 2: detaillierte und quantitative Bewertung der bestplatzierten Varianten aus Stufe 1

Warum werden so viele Trassenvarianten betrachtet und auch solche, die beispielsweise parallel zur U-Bahn oder S-Bahn verlaufen?

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung müssen alle sich aufdrängenden Trassenvarianten untersucht werden. Dies betrifft auch Varianten, die parallel zu einer anderen Schnellbahnverbindung geführt werden. Die kürzeren Haltestellenabstände einer Straßenbahn und die Führung im Oberflächenverkehr könnten hier einen Mehrwert zur Feinerschließung bieten. Von daher sollten auch diese Führungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Das zweistufige Verfahren (s. o.) gewährleistet die Betrachtung aller Trassenvarianten in der nötigen Tiefe.

Inwiefern wird die Eignung der Straßen hinsichtlich ihrer Qualität und ihres Verkehrsaufkommens für die verschiedenen Trassenvarianten berücksichtigt?

In Abhängigkeit von Qualität und Verkehrsaufkommen wird für die einzelnen Straßenabschnitte entweder ein straßenbündiger oder ein besonderer Bahnkörper gewählt. Bei einem straßenbündigen Bahnkörper teilt sich die Straßenbahn den Verkehrsraum mit den Kfz und nimmt so weniger Raum ein. Bei einem besonderen Bahnkörper sind die Trassen für ÖPNV- und Kfz-Verkehr voneinander getrennt, sodass bei hohem Verkehrsaufkommen beispielsweise Verspätungen im ÖPNV aufgrund von Staus im Kfz-Verkehr vermieden werden können. Bei Varianten, die durch Straßen mit aktuell geringem Verkehrsaufkommen führen, wurde ein potenzielles verstärktes Lärmaufkommen berücksichtigt.

Wird die Erschließungswirkung der einzelnen Trassenvarianten bewertet?

Die Erschließung der Gebiete um die Haltestellen wurde hinsichtlich des Nutzens für den Fahrgast berücksichtigt.

Abschnitt D (S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide): Warum wird Variante D3 mit einem Gesamtwert von 34,8 weiterbetrachtet und die Varianten D6.1 mit 35,6 sowie D6.2 mit 35,1 nicht?

In der Trassenbewertung werden alle Varianten nach den Sichtweisen Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit bewertet (weitere Informationen zum Ablauf der Trassenbewertung finden Sie [hier](#)). Die daraus resultierende Gesamtpunktzahl gibt eine erste Rangfolge vor. Ziel dieser ersten Grobabschätzung in Stufe 1 der Trassenbewertung ist eine Reduzierung der Variantenanzahl, die im weiteren Planungsprozess näher betrachtet und bewertet werden.

Bei der Reduzierung der Varianten spielt jedoch nicht nur die Rangfolge eine Rolle, die sich aus dem jeweiligen Gesamtpunktzahlen ergibt. Da jede Sichtweise für sich bewertet und bepunktet wird, kann es Varianten geben, die in einer oder mehreren Sichtweisen besser abschneiden als z. B. die in der Gesamtpunktzahl am besten bewertete Variante. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn diese einen anderen Verlauf als die Variante mit der besten Gesamtbewertung haben und damit mehr erschließen oder kürzer und somit weniger kostenintensiv sind.

Aus diesem Grund sollen diese Varianten ebenfalls in Stufe 2 des Trassenvergleichs übernommen und näher betrachtet werden. Deshalb erfolgt neben dem Vergleich der Gesamtbewertung auch ein paarweiser Vergleich der Ergebnisse der einzelnen Sichtweisen aller Varianten mit denen der am besten bewerteten Varianten. Eine Variante mit einer besseren Bewertung in mindestens einer Sichtweise wird dann ebenfalls in Stufe 2 übernommen. Bei Varianten mit ähnlichen Streckenverläufen kann – unter Berücksichtigung des paarweisen Vergleichs – eine weitere Reduzierung erfolgen.

Im konkreten Beispiel bedeutet dies:

- Die Varianten D6.1 und D6.2 schneiden in jeder Sichtweise schlechter ab als die Varianten D5.1 und D5.2. mit der besten Gesamtbewertung und können somit verworfen werden.
- Die Varianten D1, D2 und D3 hingegen haben in der Sichtweise „Allgemeinheit“ eine höhere Bewertung als die Varianten D5.1 und D5.2 und werden deshalb in Stufe 2 detaillierter untersucht, auch wenn die Gesamtpunktzahl jeweils geringer ist.

- Die Varianten D1 und D2 haben jedoch einen ähnlichen Trassenverlauf, sodass an dieser Stelle nochmals ein paarweiser Vergleich der Varianten untereinander erfolgte, aus welchem Variante D1 hervorging.

**Abschnitt D (S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide):
Wie ist die Abwägung zwischen den Trassenvarianten D3 (durch die Baumschulenstraße) und D5 (schnellere Führung durch die Südostallee) getroffen worden?**

Die Variante D3 punktet mit ihrem zusätzlichen Umstieg am S-Bahnhof Baumschulenweg sowie ihrer Führung durch Wohn- und Gewerbegebiete und damit einhergehenden höheren Potentialerschließung und Stärkung der Urbanität im Bereich Baumschulenstraße. Die Variante D5 erhält eine sehr gute Bewertung aufgrund ihrer vollständigen Führung auf besonderem Bahnkörper mit geringer Fahrzeit. Der direkte Verlauf führt außerdem zu geringeren Investitionskosten für den Bau der Neubaustrecke. Der Eingriff in den Baumbestand der Südostallee und die Biotoptopflächen Königsheide hingegen wertet die Variante D5 im Vergleich zur D3 ab.

**Abschnitt D (S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide):
Gibt es auch eine Variante durch die Rixdorfer Straße?**

Diese Idee wurde nach dem Infomarkt im November 2024 in den Trassenvergleich aufgenommen und untersucht. Wegen des guten Abschneidens wird sie in Stufe 2 vertieft betrachtet.

Weitere Fragen zum Planungsprozess

Inwiefern sind die Bezirke und ihre Planungen eingebunden?

Während des gesamten Projekts wird ein projektbegleitender Arbeitskreis (PAK) gebildet, der regelmäßig tagt. Die Bezirke sind dabei beteiligt. Zudem wurden 2024 relevante gesellschaftliche Gruppen (z. B. ADFC, FUSS e.V., BUND, Berliner Feuerwehr, verschiedene lokale Initiativen und Vereine) zu einer Akteursrunde eingeladen.

Werden die gesetzlichen Vorgaben, beispielsweise aus dem Mobilitätsgesetz und zur Barrierefreiheit, bei der Planung berücksichtigt?

Alle bundes- und landesrechtlichen Vorgaben werden selbstverständlich berücksichtigt.

Wurde die Situation im Bereich von Brücken (Tragfähigkeit, Haltestellen) berücksichtigt?

Anhand der bereits vorhandenen Unterlagen wurde eine generelle Eignungsprüfung der Trassenvarianten durchgeführt. Eine eigenständige Prüfung der Tragfähigkeit oder detaillierte Ausplanungen zur Haltestellenlage sind in der jetzigen Planungsphase noch nicht vorgesehen, sondern sind Teil der nächsten Planungsphasen.

Wurde untersucht, ob die Straßenbahn über Schöneweide hinaus in Richtung Oberspree verlängert werden könnte?

Nein. Diese Verlängerung ist nicht Bestandteil der geltenden Planwerke (siehe Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023) des Senats und wurde daher nicht berücksichtigt.

TRASSENVERLAUF

Streckenverlauf

Wird die neue Straßenbahn in Schöneide enden?

Das ist noch nicht klar. Ob und wie das Linienkonzept angepasst bzw. erweitert wird, wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme anhand der dann bestehenden Voraussetzungen festgelegt.

Wird es schon vor der Inbetriebnahme der Straßenbahn eine Weiterführung des M41 in Richtung Baumschulenweg oder Schöneide geben?

Nein. Veränderungen am aktuellen Linienweg der Buslinie M41 sind derzeit nicht geplant.

Wo genau soll die Straßenbahn am Potsdamer Platz enden?

Die letzte Haltestelle zum Ein- und Ausstieg befindet sich am Potsdamer Platz auf der Potsdamer Straße in der Lage des Boulevards der Stars. Die Wendestelle der Straßenbahn wird in der Ben-Gurion-Straße vorgesehen.

Warum wird die Direktverbindung zum Hauptbahnhof entfallen?

Die bisherige Strecke durch den Tiergartentunnel kann nicht von Straßenbahnen genutzt werden. Zwischen Potsdamer Platz und Hauptbahnhof wird in den kommenden Jahren ein sehr dichtes Schienenverkehrsangebot realisiert. Der bereits vorhandene Regionalverkehr mit Fertigstellung der Dresdner Bahn wird um den Flughafen-Express (im 15-Minuten-Takt) ergänzt. Zudem ist der Bau einer direkten S-Bahn-Verbindung (2. Bauabschnitt S21) auf dieser Verbindung geplant, sodass nach Realisierung der Straßenbahnstrecke hinreichende Alternativen zur Buslinie M41 bestehen werden.

Lässt sich die Straßenbahn auch in Kombination mit einer U-Bahn denken, z. B. mit unterirdischer Führung im zentralen Bereich?

Nein. Diese Betriebsweise ist in Berlin nicht üblich und sie ist auch nicht mit den Vorgaben der BVG und der Beschaffenheit der Fahrzeuge (fehlende technische Ausrüstung) umsetzbar.

Detailplanung

Wo werden Zwischenendstellen und Wendeanlagen vorgesehen?

Die in der Grundlagenermittlung betrachteten Varianten sehen Zwischenendstellen im Bereich des Halleschen Tors, am S-Bahnhof Köllnische Heide, im Bereich Südostallee bzw. Baumschulenstraße/Fähre sowie in der Schleife Schöneide vor. Dort können Straßenbahnen beispielsweise in Zeiten mit weniger Nachfrage oder bei betrieblichen Störungen frühzeitig die Strecke verlassen oder wenden. Sie machen das Straßenbahnnetz also flexibler und erhöhen die Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs. Nach Auswahl einer planerisch zu bevorzugenden Trassenvariante sind diese Ideen zu konkretisieren.

Wird die Straßenbahn in Mittellage oder am Straßenrand geführt?

Die Straßenbahn wird überwiegend in Mittellage geplant. Eine Seitenlage bringt für die Anlieger große Nachteile mit sich (Erreichbarkeit für die Anlieger selbst, sowie für die Feuerwehr usw.). Außerdem wäre bei einer Seitenlage die direkte Erreichbarkeit von Geschäften auch nur in eine Fahrtrichtung gegeben.

Wird es einen besonderen Bahnkörper geben?

Die Möglichkeit, einen besonderen Bahnkörper (also einen vom Kfz-Verkehr unabhängigen Bahnkörper) vorzusehen, wird im Trassenvergleich bereits bewertet. Wo immer möglich, sollen besondere Bahnkörper als Grüngleis umgesetzt werden. Die genaue Ausgestaltung der planerisch zu bevorzugenden Trassenvariante wird allerdings erst in den nächsten Planungsphasen festgelegt, sodass momentan noch keine Aussage dazu möglich ist, ob bzw. wo es einen besonderen Bahnkörper geben wird.

AUFTeilung des Verkehrsraums

Werden bei den angegebenen Querschnitten die Regelbreiten für die einzelnen Verkehrsträger eingehalten?

Die Ausgestaltung des Verkehrsraumes ist nach Regelquerschnitten vorgesehen. Regelquerschnitte innerhalb bebauter Gebiete legen die Anordnungen sowie Regelbreiten von einzelnen Verkehrsträgern: Fahrstreifen, Gehwege, Radwege/Schutzstreifen, Straßenbahngleise (in oder außerhalb der Fahrbahn), Trennstreifen, Parkstreifen und Grünflächen. Grundlegende Abweichungen von den Regelbreiten für die einzelnen Verkehrsträger werden in der Bewertung berücksichtigt und fließen negativ ein. Eine detaillierte Aufteilung des Straßenraums erfolgt im Rahmen der Vorplanung.

Wie wird damit umgegangen, dass die Straßenbahn in bereits engen Straßenräumen weiteren Platz beansprucht?

Die neuen Bahnkörper werden in der Regel zu Lasten von Fahrstreifen für den MIV – den motorisierten Individualverkehr – oder Mittelinseln hergestellt. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Verringerung der Fahrstreifen für den MIV eine Verlagerung der Kfz-Verkehre in umliegende Straßen erfolgt.

Wie kann eine Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in die ohnehin schon stark belasteten Straßen (z. B. Sonnenallee) eingefügt werden, ohne den anderen Verkehr in der Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen?

Bei der Einführung einer Straßenbahn muss der vorhandene Verkehrsraum zwischen allen Verkehrsarten (Straßenbahn, Kfz, Fahrrad, Fußverkehr) neu aufgeteilt werden. Dabei wird angestrebt, dass die Straßenbahn möglichst nicht von Staubildung aufgrund eines hohen Kfz-Verkehrsaufkommens betroffen sein wird. Deshalb ist nach Neuauflistung des Straßenraums mit einer Verminderung der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Vergleich zur aktuellen Situation zu rechnen.

Wie sehen die Querschnitte in den Haltestellenbereichen aus?

Im Zuge der Grundlagenermittlung wurde die Aufteilung des Straßenraums inklusive Haltestellen für alle Trassenvarianten im Lageplan dargestellt, die im Trassenvergleich in Stufe 2 übernommen wurden. Je nach Straßenbreite und -beschaffenheit variieren die Querschnitte. Im Bereich der Haltestellen sind grundsätzlich keine Baumstreifen geplant.

Abschnitt D (S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide):

Welche Art von Bahnkörper wird in der Baumschulenstraße vorgesehen?

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Baumschulenstraße ist ein besonderer Bahnkörper – also eine exklusive Spur für die Straßenbahn – nicht möglich. An dieser Stelle muss

demnach ein straßenbündiger Bahnkörper vorgesehen werden. Insbesondere der S-Bahnhof Baumschulenweg stellt eine Engstelle im Verkehrsraum dar. Die Straßenbahn kann aber über eine Signalisierung bevorrechtigt werden und den straßenbündigen Abschnitt als Pulkführer durchfahren, sodass Verspätungen der Straßenbahn durch ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen minimiert werden.

Abschnitt D (S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide): Wie könnte die Straßenraumaufteilung in der Baumschulenstraße aussehen?

Ein beispielhafter Querschnitt ist auf dem Plakat „Abschnitt D: S-Bahnhof Köllnische Heide bis Bahnhof Schöneweide: Trassenvergleich, Stufe 2“ dargestellt. Die genaue Straßenraumaufteilung wird erst in den späteren Leistungsphasen der Planung festgelegt. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in der Baumschulenstraße ist jedoch von einer straßenbündigen Führung der Straßenbahn auszugehen, d.h. die Züge werden voraussichtlich auf dem gleichen Fahrstreifen wie der Kfz-Verkehr geführt.

STADTGRÜN

Fließt der Erhalt von Bäumen und Grünflächen in die Bewertung der Trassenvarianten mit ein?

Ja. Der Erhalt von Bäumen und Grünflächen im innerstädtischen Raum ist wichtig und wird im Rahmen des Trassenvergleichs berücksichtigt. Grundsätzlich wird angestrebt, so viele Bäume und Grünflächen wie möglich zu erhalten. Wo dies nicht möglich ist, werden im Umfeld der Maßnahme Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Wird es Eingriffe in Kleingärten für die Straßenbahn geben?

Bei manchen Trassenvarianten könnte es zu Eingriffen in Kleingärten kommen. Dies wird in der Bewertung im Trassenvergleich entsprechend negativ berücksichtigt.

RAD- UND FUßVERKEHR

Werden die Belange des Radverkehrs (z. B. Radvorrangnetz) im Trassenvergleich berücksichtigt?

Die Belange des Radverkehrs werden im Kriterium „Beeinträchtigung des Rad- und Fußverkehrs“ in der Sichtweise „Kommune“ berücksichtigt. Dabei werden Sachverhalte wie Radvorrangnetz, Einhaltung von Regelbreiten usw. aufgenommen und bewertet.

Wird die Barrierefreiheit im Bereich der Haltestellen und Zugänge im Trassenvergleich berücksichtigt?

Die Trassenvarianten werden im Trassenvergleich hinsichtlich der Möglichkeit einer barrierefreien Ausgestaltung untersucht und bewertet. Ist eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen und Zugänge bei einer Trassenvariante nicht bzw. nur unzureichend möglich, fließt dies negativ in die Bewertung ein.

Wird bei der Planung die Verkehrssicherheit, z. B. für den Rad- und Fußverkehr, beachtet?

Die Verkehrssicherheit stellt im Trassenvergleich kein Bewertungskriterium dar. Es wird davon ausgegangen, dass unabhängig von der Planungsvariante eine verkehrssichere Verkehrsanlage hergestellt wird.

KFZ-VERKEHR

Wird der Lade- und Lieferverkehr in den Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt?

Der Lade- und Lieferverkehr wird in der Grundlagenermittlung noch nicht berücksichtigt. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßenraum in der Form, dass Laden und Liefern gewährleistet werden können (z. B. durch Ladezonen), erfolgt im Rahmen der Vorplanung.

Wird in der Bewertung berücksichtigt, ob für die neue Straßenbahnstrecke Parkplätze entfallen?

Ja. Das Kriterium „Parken“ wird im Trassenvergleich berücksichtigt und mit allen anderen Kriterien gleich gewichtet.

Wird weiterhin die Erreichbarkeit der Häuser für Rettungseinsätze der Feuerwehr sichergestellt?

Ja. Die Erreichbarkeit der Häuser für Rettungseinsätze der Feuerwehr wird in jedem Fall gewährleistet. Die Erreichbarkeit wäre dann eingeschränkt, wenn die Straßenbahntrasse in Seitenlage geführt wird. Eine Trassenführung in Seitenlage wurde allerdings lediglich in den Bereichen vorgesehen, in denen es keine Anlieger gibt.

Wird weiterhin sichergestellt, dass die Ver- und Entsorgung entlang der Strecke möglich ist?

Der Lade- und Lieferverkehr wird in der Grundlagenermittlung noch nicht berücksichtigt. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßenraum in der Form, dass Ver- und Entsorgung gewährleistet werden können, erfolgt im Rahmen der Vorplanung.

BAUPHASE

Wie wird die Baumaßnahme ablaufen und welche Beeinträchtigungen werden sich durch die Baumaßnahme ergeben?

Antwort der BVG:

Vor dem Baustart: Genehmigung einholen

Der Neubau einer Straßenbahnstrecke erfolgt in mehreren aufeinander folgenden Phasen. Die rechtliche Grundlage für die Umsetzung der Baumaßnahmen bildet der Planfeststellungsbeschluss. Dieser wird nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erteilt, das die zuständige Planfeststellungsbehörde des Landes Berlin als zuständige Verwaltungsbehörde des Landes Berlin mit Beteiligung der Öffentlichkeit durchführt. Im Vorfeld wurden hierfür alternative Trassenverläufe geprüft, gesetzliche Rahmenrichtlinien festgelegt und die notwendigen Gutachten zum Lärmschutz, der Umweltverträglichkeit und der technischen Bauumsetzung erstellt.

Bauvorbereitung:

Bevor der eigentliche Bau beginnt, werden vorbereitende Maßnahmen durchgeführt. Dazu zählen beispielsweise der Grunderwerb erforderlicher Bebauungsflächen, archäologische Voruntersuchungen, Kompensationen für notwendige Eingriffe in die Natur (wie z. B. die Schaffung von Ersatzlebensräumen für vom Bau betroffene Tierarten oder Baumersatzpflanzungen) sowie die Verlegung bestehender Wasser-, Gas- und Stromversorgungsleitungen sowie Telekommunikations- und Fernwärmeleitungen. Im Anschluss erfolgen Baustelleneinrichtungen und die Herstellung von Verkehrsumleitungen.

Hauptbauphase:

Nach Abschluss der bauvorbereitenden Maßnahmen beginnt die eigentliche Bauausführung. Diese umfasst den Kanalbau zur Entsorgung der Haushaltsabwässer sowie einer ordnungsgemäßen Straßenentwässerung, die Erneuerung bzw. Neugestaltung der Straßenoberflächen und den Aufbau der Gleisanlagen. Parallel dazu werden häufig auch begleitende Infrastrukturen wie Rad- und Gehwege angepasst oder neu errichtet.

Abschließende Ausbauarbeiten:

In der letzten Bauphase werden Lärmschutzmaßnahmen realisiert, Fahrleitungen installiert, Haltestellen auf- und u. a. barrierefrei ausgebaut, Verkehrszeichen, Ampelanlagen und Beleuchtung aufgestellt, Fahrbahnmarkierungen aufgebracht und die Gleise begrünt bzw. mit Asphalt eingedeckt. Die neue Straßenbahnstrecke wird dann in einem Testbetrieb erprobt, bevor sie offiziell in Betrieb genommen wird.

Beeinträchtigungen während der Baumaßnahmen:

Während der Bauzeit ist mit vorübergehenden Einschränkungen des ÖPNV sowie einer veränderten Verkehrsführung für den Rad- und Fußverkehr und den motorisierten Individualverkehr durch Sperrungen, Spurverengungen oder Umleitungen zu rechnen. Anwohnende müssen sich zeitweise auf Lärm- und Staubbela stungen einstellen. Grundstücke bleiben jederzeit erreichbar und auch die Müllentsorgung wird sichergestellt. Die Zu- und Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge ist selbstverständlich möglich.

VERKNÜPFUNG MIT BESTEHENDEM ÖPNV-NETZ

Ist eine Anbindung der geplanten Straßenbahnstrecke an den geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck möglich?

Der vorgesehene S-Bahnhof Gleisdreieck befindet sich westlich der Nord-Süd-S-Bahn und damit außerhalb des Untersuchungsgebiets der Straßenbahnstrecke. Eine Anbindung der Straßenbahnstrecke ist demnach nicht vorgesehen.

Wird es eine Anbindung des Fähranlegers Baumschulenstraße mit der Straßenbahn geben?

Diese Idee wurde nach dem Infomarkt im November 2024 in den Trassenvergleich aufgenommen und untersucht. Wegen des guten Abschneidens wird sie in Stufe 2 vertieft betrachtet.

Wird die Umsteigebeziehung zur U-Bahn im Bereich Blücherplatz/Hallesches Tor berücksichtigt?

Je nach Variante über den Blücherplatz wurden Umsteigebeziehungen zur U1/U3 und U6 am U-Bahnhof Hallesches Tor bzw. zur U6 und U7 am U-Bahnhof Mehringdamm berücksichtigt und hinsichtlich ihres Umsteigewegs bewertet.

Wird es im Bereich Blücherplatz eine Umsteigemöglichkeit in Richtung Spittelmarkt geben?

Die Straßenbahnstrecke Spittelmarkt – Mehringdamm ist im aktuell geltenden ÖPNV-Bedarfsplan als Bestandteil des Nahverkehrsplans Berlin 2019 – 2023 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung für die Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide – Potsdamer Platz wurde ein möglicher Umstieg berücksichtigt. Weitere Details müssen dann im Rahmen der Grundlagenuntersuchung der Strecke Spittelmarkt – Mehringdamm betrachtet werden.

BERÜCKSICHTIGUNG LAUFENDER PROJEKTE

Wird die Planung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 zum Hermannplatz berücksichtigt?

Ja, die Planungen werden berücksichtigt.

Wird das Entwicklungsgebiet Späthsfelde bei der Planung berücksichtigt?

Das Entwicklungsgebiet befindet sich außerhalb des Untersuchungskorridors. Es wurden zwei Trassenvarianten betrachtet, die den Rand des Gebietes erschließen würden. Die Anbindung des Gebietes könnte später in einer weiteren Untersuchung betrachtet werden.

Wie ist der Stand der Planung der Verkehrslösung Baumschulenweg und wie sind die Abhängigkeiten zu diesem Projekt?

Für die Verkehrslösungen Baumschulenweg und Späthsfelde wird im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Maßnahme Späthsfelde eine Machbarkeitsuntersuchung erarbeitet. Die Planung dient der verkehrlichen Entlastung der Baumschulenstraße durch Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs und käme bei Führung der Straßenbahn durch die Baumschulenstraße dem Straßenbahnbetrieb zugute. Direkte Abhängigkeiten hängen von den weiter zu verfolgenden Varianten ab und sind im weiteren Verlauf der Untersuchung zu betrachten.

Wie wird die vorgesehene Straßenbahn zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz in der Leipziger Straße berücksichtigt?

Im Trassenvergleich wurde die Trassenvariante A6 mit und ohne Unterstellung der Verlängerung zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz bewertet.

WEITERE FRAGEN

Wird die Straßenbahn als städtebaulicher Impuls genutzt?

Ja, die Straßenbahn wird als städtebaulicher Impuls genutzt. Eine gute städtebauliche Integration in ästhetischer und funktionaler Hinsicht ergibt sich insbesondere mit Rasengleisen. Einerseits verbessert sich der Raumeindruck durch die Reduzierung der optisch wirksamen Fahrbahnbreite und andererseits hat die Reduzierung der Asphaltfläche auch eine wichtige stadtökologische Wirkung im Sinne der Schaffung klimaresilienter Straßenräume (Kühlung/Verdunstung). Dadurch können wichtige städtebauliche Impulse zur Aufwertung der heute eher autoverkehrslastigen Straßen gegeben werden. Auch die Schaffung von hochwertigen Radverkehrsanlagen entlang der Trasse kann wichtige Impulse im Sinne der Mobilitätswende schaffen. Dies steht im Einklang mit den Zielen im Bereich Städtebau, Klima und Mobilität zur Schaffung zukunftsfähiger Straßenzüge.

Schnittstelle zwischen Abschnitten A und B (Blücherplatz): Wird es eine Umgestaltung des Blücherplatzes im Rahmen des Straßenbahnprojekts geben?

Im Bereich Blücherplatz wurden verschiedene Trassenvarianten untersucht, die teilweise auch einen Einfluss auf die Gestaltung des Platzes haben werden. Städtebauliche Aspekte werden dabei in weiteren Planungsphasen berücksichtigt.

Abschnitt A (Hallesches Tor bis Hermannplatz): Was wird mit der Zoll- und Akzisemauer in der Stresemannstraße passieren?

Der Nachbau der Zoll- und Akzisemauer im Mittelstreifen der Stresemannstraße wurde 1987 im Umfeld der 750-Jahrfeier Berlins errichtet und ist nicht denkmalgeschützt. Im Trassenvergleich konnte gezeigt werden, dass ein Erhalt am heutigen Standort auch mit einer Straßenbahn möglich ist. Näheres ist in späteren Planungsphasen zu konkretisieren.

Wo genau wird es Haltestellen geben und wie werden diese gestaltet?

In der Grundlagenermittlung wird bzgl. der Planung zur Anzahl der Haltestellen zunächst eine überschlägige Bedarfsermittlung ausgehend von den Standards des Berliner Nahverkehrsplans vorgenommen. Die genaue Lage, Ausgestaltung und der Straßenquerschnitt im Bereich der Haltestellen werden erst in den folgenden Leistungsphasen der Planung festgelegt.

Wird die Ampelschaltung bei Inbetriebnahme der Straßenbahn angepasst?

Die Ampelschaltungen werden im Zuge der weiteren Planungen überprüft. Insbesondere dort, wo die Führung von Kfz-Verkehr und Straßenbahn im selben Verkehrsraum (straßenbündiger Bahnkörper) vorgesehen wird, kann ggf. eine Vorrangsschaltung für die Straßenbahn eingerichtet werden, damit es durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und Staubildung nicht zu Verzögerungen kommt.

Wird es im Bereich der Straßenbahnstrecke Absperrgitter geben?

Die genaue Gestaltung wird erst in den späteren Leistungsphasen der Planung festgelegt. Absperrgitter werden nur an Stellen errichtet, wo sie aus Sicherheitsaspekten notwendig sind.

Wird es durch die Straßenbahn zusätzlichen Lärm geben und werden bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung eingesetzt?

Antwort der BVG:

Der Neubau der Straßenbahnstrecke führt nicht automatisch zu mehr Lärm. Der Betrieb von einer Straßenbahn ersetzt den Verkehr einer Vielzahl von Pkw und begünstigt grundsätzlich eine Verkehrsberuhigung. Die Realisierung der Neubaustrecke erfordert zudem eine schalltechnische Untersuchung, in der bauliche Anpassungen in Bezug auf die Notwendigkeit von zusätzlichen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen geprüft werden. Unterschieden wird dabei in aktive Lärmschutzmaßnahmen, bei denen der Lärm bereits an der Quelle gemindert wird, z. B. durch besondere Maßnahmen im Gleisbau. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden hingegen dort installiert, wo der Lärm unerwünscht ist. Eine individuelle Anspruchsüberprüfung für Schallschutzfenster und Belüftungsanlagen kommt hier in Betracht. Erst nach Abschluss der schalltechnischen Untersuchung steht fest, welche Maßnahmen in die Planungen aufgenommen und beim Ausbau der Strecke umgesetzt werden. Der Einbau weiterer Lärmreduzierungsmaßnahmen, wie z. B. der Umsetzung von Grüngleisen zur Schallreduktion, ist vorgesehen. In welchem Umfang Grüngleise ausgebaut werden können, wird im Laufe des weiteren Planungsverfahrens konkretisiert.