

## **Straßenbahn in Berlin 2030 plus – Einbindung „Berlin TXL“ in das ÖPNV-Netz**

Das Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel (TXL) ist ein Zukunftsraum von zentraler Bedeutung für Berlin. Hier werden 5.000 Menschen studieren und forschen, 15.000 arbeiten und mindestens 6.000 auch wohnen.<sup>1</sup> Und Tegel hat noch mehr Potenziale: „In Tegel wäre auch Platz für 10.000 Wohnungen“, so der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Andreas Geisel, am 23.12.2015 in der Berliner Zeitung. „Berlin TXL“ ist deshalb – auch angesichts wachsender Bevölkerungszahlen in Berlin – eine große Chance, Stadtentwicklung und umweltfreundliche, ressourcenschonende Mobilität von vornherein miteinander zu kombinieren. „In neu entwickelten Stadtquartieren sind die Mobilitätsangebote von vornherein so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum vorhanden und eine Pkw-freie Mobilität weitgehend möglich ist.“<sup>2</sup>

Wie steht es damit beim Projekt „Die Zukunft von Berlin TXL“?

Der Anspruch ist hoch: „Aus dem Flughafen Tegel wird ein Forschungs- und Industriepark für urbane Zukunftstechnologien: Urban Technologies. Hier werden neue Mobilitätskonzepte entworfen und getestet. ... Hier wird nicht nur konzipiert, sondern auch produziert. Hier, in Berlin TXL – der Urban Tech Republic.“<sup>3</sup> Und: „TXL liegt mitten in Berlin ... direkt an der Stadtautobahn.“<sup>4</sup>

### **Eine klare Ausrichtung auf einen „autogerechten“ Standort?**

Nicht nur die Lage an der Stadtautobahn wird hervorgehoben. Vom Auto aus gedacht sind auch die genannten Fahrzeiten: TXL <> Autobahn - 1 MIN, TXL <> Hauptbahnhof 10 MIN, TXL <> City und Regierung 15 MIN, TXL <> Flughafen BER 25 MIN.<sup>5</sup> Offenbar ist man bereit, hierfür auch erheblichen Parkraum zu schaffen. Der ÖPNV soll mit Bussen „leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient“ abgewickelt werden.<sup>6</sup> Ergänzend soll eine Streckenführung für ein „innovatives Verkehrsmittel“ für zukünftige Entwicklungen freigehalten werden, das gegebenenfalls im Lückenschluss zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Volkspark Jungfernheide durch das Gebiet führt.<sup>7</sup> Wenn das Gelände fertig entwickelt ist, soll es erst einmal lange nur eine Busanbindung geben.

1

Legt man die im Nahverkehrsplan (NVP) üblichen Einzugsradien von 300 m pro ÖPNV-Haltepunkt an, so ist erkennbar, dass nicht das ganze Gelände abgedeckt wird. Sollte ein separates Verkehrsmittel eingeführt werden, würden Umsteigezwänge am Kurt-Schumacher-Platz bzw. am Jacob-Kaiser-Platz entstehen. Auch eine Straßenbahn, die vom Märkischen Viertel käme und nach Charlottenburg weiterführe, böte für durchfahrende Fahrgäste nur einen Umweg und damit keine Verbesserung gegenüber heute. Für den Nordteil, auf dem zusätzlicher Wohnungsbau entstehen soll, fehlt die Anbindung.

Das ist alles andere als zukunftsorientiert. Und es ist auch nicht bedarfsgerecht, wenn der Anteil des MIV, auch angesichts der Berliner Klimaziele, gering ausfallen soll. Denn: Das Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel ist zwar geografisch nicht weit von Berlins Mitte entfernt – es ist jedoch zu allen Seiten abgeschottet: Im Süden ist der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal eine Barriere, daran angrenzend die Jungfernheide, im Osten verläuft die Bundesautobahn 111. Im Norden und im Westen wird das Areal ebenfalls vom Forst Jungfernheide begrenzt. Es besteht also ein massiver Bedarf, das Gelände in das umgebende Stadtgefüge einzubinden.

---

<sup>1</sup> Imagebroschüre „Die Zukunft von Berlin TXL - BERLIN TXL – THE URBAN TECH REPUBLIC“, herausgegeben von der Tegel Projekt GmbH im Auftrag des Landes Berlin, September 2013, S. 59

<sup>2</sup> SPD Berlin Fachausschuss Mobilität: BERLIN Mobilität 2030 plus Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt – Positionspapier

<sup>3</sup> Imagebroschüre „Die Zukunft von Berlin TXL - BERLIN TXL – THE URBAN TECH REPUBLIC“, herausgegeben von der Tegel Projekt GmbH im Auftrag des Landes Berlin, September 2013, S. 7

<sup>4</sup> Dito, Seite 33

<sup>5</sup> Dito, Seite 34

<sup>6</sup> „Masterplan Berlin TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel - Anlage zur Senatsvorlage Dokumentation der Werkstattsergebnisse inkl. Fachbeiträge“, herausgegeben von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, März 2013, Seite 13

<sup>7</sup> Dito, Seite 13

Deshalb ist an erster Stelle das ÖPNV-Netz so auszubauen, dass es das Rückgrat der Mobilität bildet. Studierende, Forschende und Berufstätige aus allen Bezirken werden nach Tegel pendeln. Es braucht Anbindungen an den Bahnhof Zoo und den Hauptbahnhof sowie den Flughafen BER. Im Masterplan gibt es einen Campus mit zentralem Platz. Warum nicht dort den ÖPNV hinführen? Und: Bei einer Gesamtfläche von 495 ha ist das Gelände nicht mit nur einer ÖPNV-Linie attraktiv anzubinden. Die benachbarten Stadtteile Reinickendorf, Charlottenburg und Moabit müssen umsteigefrei erreichbar sein, deshalb muss es mehrere Straßenbahn-Linien von und nach Tegel geben. Die Straßenbahn ist das Mittel der Wahl. Sie ist der ideale Entwicklungsmotor für Berlin TXL und Nukleus für Urbanität. Auch ein Betriebshof, den die BVG für die neuen Straßenbahnstrecken in den Westteil Berlins benötigt, hätte im westlichen Teil des Flughafen-Areals Platz.

### **Die Anbindung von Berlin TXL mit der Straßenbahn verfolgt drei Prämissen**

#### **> Grafische Darstellung im Anhang:**

1. Zentrale Erschließung des „Campus“ mit Verbindungen nach Norden, Süden, Osten und perspektivisch auch Westen (Spandau). Damit entsteht ein attraktives, lebendiges, urbanes Zentrum von Berlin TXL. Der ÖPNV wird in dessen Mitte positiv wahrgenommen, es gibt ein starkes Signal an Investoren und Berlinerinnen und Berliner.
2. Möglichst vollständige Erschließung des Entwicklungsraumes Berlin TXL einschließlich der Cité Pasteur und der im Norden des Flugfelds geplanten Wohnbebauung (eine Anbindung an den U-Bhf Scharnweberstraße wäre denkbar und somit eine attraktive Anbindung an die U6). Zusätzliche Buserschließung wird vermieden.
3. Durchbinden der Straßenbahn auch entlang der A111, um eine schnelle und attraktive Nord-Süd-Verbindung von Reinickendorf nach Charlottenburg zu schaffen (Ersatz der heutigen Buslinien M21 und X21). Diese Durchbindung ist für die Anbindung von Berlin TXL zwar nicht sofort notwendig, für die Wirtschaftlichkeit des Straßenbahnkonzeptes aber wichtig, da die Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste sonst zu lang würden und nur dann die Busse M21 und X21 ersetzt werden können.

2

Die Anbindung mit der Straßenbahn ist in der Struktur des Masterplans möglich. Erschließungs- und trassierungstechnisch optimal ist sie jedoch nicht, weshalb wir drei Varianten entwickelt haben. In der „Optimal-Variante 1“ ist die Trassierung weitgehend geradlinig, allerdings wären Änderungen am Masterplan notwendig. In Variante 2 wird die Straßenbahn über die Promenade südlich der Cité Pasteur angebunden, in Variante 3 wie bisher über den Autobahnzubringer. Vorteil hier: Der Südteil des Geländes wird besser erschlossen. Bei allen drei Varianten binden Linien Berlin-TXL nach Norden, Osten und Süden umsteigefrei an. Varianten 2 und 3 sind im bestehenden Masterplan machbar.

Unabhängig von den möglichen und zu entscheiden Varianten ist die zentrale Botschaft dieses Papiers: **Eine Straßenbahnanbindung ist für den Erfolg von Berlin TXL zwingend notwendig. Sie ist realisierbar. Noch ist ein Umsteuern möglich.** Die Anbindung von Berlin TXL mit der Straßenbahn ist ein hervorragendes Bekenntnis an Stadtgesellschaft und InvestorInnen, dass mit der Schließung Berlin TXL als Raum zum Leben, Arbeiten, Studieren und Erholen zurückgewonnen wird. Die Mitte von Berlin TXL mit dem Campus-Plaza könnte ein Ort hoher Aufenthaltsqualität werden, auf dem sich Arbeitende, Forschende, Studierende, Berlinerinnen und Berliner treffen.

Es ist deshalb unverzüglich wichtig,

- die städtebauliche und ÖPNV-Planung zu verknüpfen und den Masterplan ggf. zu überarbeiten,
- die Weichen für eine Straßenbahn-Anbindung zu stellen und die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen,
- die Straßenbahn-Anbindung Tegels als zentrale, positive Botschaft in das Marketing-Konzept von Berlin TXL aufzunehmen – denn damit lassen sich Investoren sicher gut werben.

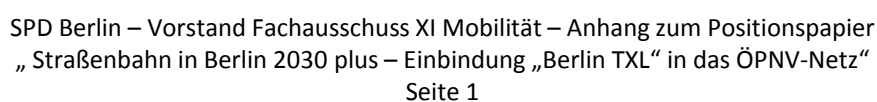
Technische Innovationen des Straßenbahn-Systems und auch zur Verknüpfung der Mobilitäts-Systeme untereinander (Mobilitäts-Hubs) müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Innovativer Gleisbau und z. B. das Primove-System für die Straßenbahn könnten ein funktionierendes und für den Standort werbendes, innovatives Verkehrssystem der Zukunft sein.

*Anhang: Grafiken zu Varianten einer möglichen Einbindung der Straßenbahn auf dem TXL-Areal*

**Ist-Planung: „Trasse für ein innovatives Verkehrsmittel“**  
(Haltestellen selbst eingetragen)



Quelle:  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/download/tegel\\_masterplan/MasterplanBerlinTXL\\_Masterplan\\_130114.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/download/tegel_masterplan/MasterplanBerlinTXL_Masterplan_130114.pdf)  
Entspricht dem Senatsbeschluss vom 30.04.2013 – mit freundlicher Genehmigung der  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Stabsstelle Tegel - IV D TXL









**Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz  
(Idee FA Mobilität)  
Variante 2 (Streckenansbindung „Ost“) –  
Nutzung der im Masterplan  
vorgesehenen Straßen**



**Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz  
(Idee FA Mobilität)  
Variante 2 (Streckenansbindung „Ost“) –  
Nutzung der im Masterplan  
vorgesehenen Straßen –  
mit Einzugsradien 300m**





**Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz  
(Idee FA Mobilität)  
Variante 3 (Streckenansbindung „Süd“ –  
Nutzung der im Masterplan geplanten Straßen)**



**Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz  
(Idee FA Mobilität)  
Variante 3 (Streckenansbindung „Süd“ –  
Nutzung der im Masterplan geplanten Straßen)  
Mit Einzugsradien 300m**





