

Tram-Neubaustrecke in die Berliner Wissenschaftsstadt Adlershof

von Dipl.-Ing. Mathias Keuchel, Cottbus



KT 4 D 6012+6112 verlassen am Eröffnungstag den Verknüpfungspunkt S Adlershof in Richtung Wissenschaftsstadt. Im Hintergrund ein S-Bahnzug der Baureihe 481/482. Der Oberbau besteht aus dem System „Rheda City Grün“ mit einbetonierten Zweiblockschwellen sowie „STRALastic“-Kammerelementen.



Nach einer Rundfahrt über die Neubaustrecke hat der Eröffnungszug KT 4 D 6141+6142 wieder die Haltestelle Walther-Nernst-Straße erreicht. Als Kanten der Seitenbahnsteige wurden wieder großflächige Railbeton-Bahnsteigplatten verwendet. Alle Aufnahmen: M. Keuchel

Nach langer Planungs- und Bauzeit wurde am 4. September 2011 die 1,5 km lange Straßenbahnverlängerung mit drei Haltestellen in die Wissenschaftsstadt Adlershof eröffnet.

Der seit 1999 im südöstlichen Stadtbezirk Treptow-Köpenick prosperierende Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort umfasst heute mehr als 800 Unternehmen mit 14.000 Beschäftigten, darunter das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum, das Elektronensynchrotron Bessy, ein Medien- und TV-Zentrum sowie einige Institute der Humboldt-Universität mit 7900 Studenten.

Der Planungsprozess für die Straßenbahnstrecke, den T. Naumann in „stadtverkehr“ 7-8/07, 11/07 und 1-2/09 beschrieben hat, begann bereits in den 1990er Jahren. Die Inbetriebnahme war zuerst für 1999 vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss erging dann 2002 und bei anstehenden Straßenbahnbauarbeiten in der Wissenschaftsstadt wurden schon Mittelstreifen für die Tramtrasse frei gehalten. Doch erst 2007 genehmigte die Berliner Senatsverwaltung den Bau, der Ende 2007 mit ersten Fahrleitungsarbeiten begann und sich 2008/09 mit den Gleisbauarbeiten in der Rudower Chaussee und der Max-Born-Straße fortsetzte. Jedoch lagen die fertigen Gleisanlagen noch lange ungenutzt, da der Lückenschluss am S-Bahnhof Adlershof fehlte. Hier konnte die DB AG die Verschiebung des S-Bahnhofs auf die Rudower Chaussee und die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung erst Ende 2010 abschließen.

Dort entstand ein Verknüpfungspunkt mit kurzen Umsteigewegen zwischen den Straßenbahnlinien 60/61 und der S-Bahn (in der Plus-Ebene). Die bisherige Wendeschleife S Adlershof bleibt für Bedarfsfahrten erhalten. Dahinter liegt die Straßenbahntrasse auf besonderem Bahnkörper inmitten der Rudower Chaussee. Die Haltestellen Walther-Nernst-Straße und Magnusstraße haben jeweils 42 m lange Seitenbahnsteige (22 cm über Schienenoberkante). In der Max-Born-Straße mussten zum Schutz hoch empfindlicher Messinstrumente der Universität Maßnahmen zur Reduzierung des Körperschalls getroffen werden. Als überfahbares Haltestellenkap mit Bahnsteigen in den Seitenräumen ist die Endhaltestelle Karl-Ziegler-Straße gestaltet, an die sich eine zweigleisige Wendeschleife anschließt. Eine weitere Verlängerung nach Nordwesten zum S-Bahnhof Schöneweide befindet sich derzeit in Planung.

Die Baukosten belaufen sich auf 13 Mio. EUR für den Gleis- und Haltestellenbau sowie 17 Mio. EUR für die Eisenbahnüberführung und den Straßenbau.

Bei der feierlichen Eröffnung durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) am 4. September 2011 durchfuhren KT 4 D 6141+6142 zunächst eine Nebelwand am S-Bahnhof Adlershof, folgten inmitten von Lichteffekten am Boden einem Spielmannszug mit Altberliner Märschen bis zur BVG-Tribüne und gingen dann auf Rundfahrt über die Neubaustrecke.

Obwohl natürlich für die neuen 2,4 m breiten Flexity-Niederflurbahnen ausgelegt, können auf der Neubaustrecke bis zur Beseitigung letzter Engstellen in Köpenick Ende 2012 nur 2,2 m breite, hochflurige KT 4 D eingesetzt werden.



Endstelle Karl-Ziegler-Straße mit Tw 6105+6192 an den überfahbaren Haltestellenkaps neben einem Solarpark. Auf dem im Hintergrund sichtbaren Rasenbahnkörperabschnitt in der Max-Born-Straße sind die Vignolschienen 49E1 auf 450 m Länge zur Körperschallminderung zusätzlich mit elastischen Profilen als „Ortec-Flüsterschienen“ ummantelt.