

Straßenbahnerweiterung Krampnitz/Fahrland

Kurzübersicht der betrachteten Streckenführungsvarianten

- Die **Zweigleisigkeit in der Nedlitzer Straße** wird für die Durchführung des geplanten 5-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit benötigt. Die Verlegung des zweiten Gleises westlich des bestehenden Gleises mit Fällung der Bäume auf der Westseite wurde insgesamt als verträglicher bewertet und als umzusetzende Variante gewählt. Bisher besteht von der Viereckremise bis zum Campus Jungfernsee nur eine eingleisige Strecke.
- Im Bereich der **Insel Neu Fahrland** wurden folgende Varianten untersucht: Straßenbahntrasse westlich der B2 (Variante 1), Straßenbahntrasse in Mittellage der B2 (Variante 2) sowie als dritte Vorzugsvariante die Straßenbahntrasse östlich der B2. Ausgehend von den bestehenden Straßenbrücken ist bei einer Streckenführung in Ostlage eine Optimierung der Verkehrsflächen der B2 möglich. Dies bedeutet, dass Abbiegespuren wechselseitig angeordnet und die Haltestellenanlagen teilweise mit einem Gehweg kombiniert werden können. Die wesentliche Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie Gebäudebestand kann vermieden werden.
- Für die **Nedlitzer Nordbrücke** (Gewässerquerung zwischen Weißer See und Lehnitzsee) wurden vier Varianten geprüft. Variante 1: Brücke westlich Nedlitzer Nordbrücke, Variante 2: Nutzung bestehende Nedlitzer Nordbrücke, Variante 3: Selbstständige Brücke östlich Nedlitzer Nordbrücke sowie als Variante 4 und Vorzugsvariante eine Brückenerweiterung östlich der Nedlitzer Nordbrücke. Der benötigte Flächenbedarf sowie Eingriff in die Umgebung wird durch die direkte Lage der Straßenbahn neben der Bundesstraße gegenüber der Variante mit einer selbständigen Brücke reduziert.
- Für die weitergehende **Trasse nördlich der Nedlitzer Nordbrücke** wurden folgende Varianten untersucht: Variante 1: unmittelbare Weiterführung der Straßenbahn westlich der B2, Variante 2: fahrbahnbüdige Führung ohne eigenständigen Bahnkörper sowie die Vorzugs-Variante 3: Verbleib der Straßenbahntrasse in Ostlage zur B2. Bei dieser Variante ergibt sich ein räumlicher Konflikt mit dem Chausseehaus. Die Anbindung der Straße Am Lehnitzsee an die B2 müsste über den Heinrich-Heine-Weg erfolgen. Durch diese Führung wird der Verkehrsfluss der B2 nicht beeinflusst und mögliche Rückstaus durch die Straßenbahn werden vermieden.
- Zur **Querung der Bundesstraße B2** wurden die folgenden Varianten untersucht: Variante 1: Fahrbahngleiche Querung der B2 an der Kreuzung mit Am Rehweg / Am Lehnitzsee Variante 2: Fahrbahngleiche Querung der B2 an der Kreuzung mit Gellertstraße/ Ganghoferstraße Variante 3: Unterführung der B2 zwischen Haltestelle Heinrich-Heine-Weg und Haltestelle Bassewitz und die bevorzugte Variante 4, die Fahrbahngleiche Querung zwischen den Kreuzungen Gellertstraße/ Ganghoferstraße und Hannoversche Straße. Die Variante 4 stellt sich insgesamt als die beste Variante dar, da die Querung der B2 verkehrlich am verträglichsten gestaltet werden kann, die Haltestelle Bassewitz neben der Besiedlung liegt und gegenüber einem Unterführungsbauwerk geringere Investitionskosten entstehen. Die Ampel würde durch die Tram nur bei Bedarf angefordert, wenn sich eine Bahn der Querung nähert. Sobald die Bahn die Querung geräumt hat, wird diese für den Straßenverkehr wieder freigegeben. Diese Verfahrensweise hat sich in Potsdam bereits in der Heinrich-Mann-Allee seit Jahren bewährt.

- Im **Bereich der Hannoverschen Straße** wurden folgende Varianten untersucht:
Variante 1: Eigener Bahnkörper zwischen Hannoverscher Straße und B2 mit Fällung der Alleebäume, Variante 2: Straßenbahn straßenbündig in Hannoverscher Straße sowie Variante 3: Eigener Bahnkörper zwischen Hannoverscher Straße und B2 mit Erhalt der Alleebäume. Letztere mit einem eigenen Bahnkörper und Erhalt der Alleebäume wurde trotz des notwendigen Grunderwerbs als beste Variante bewertet.
- Im **Bereich von Fahrland** wurden die folgenden beiden Varianten untersucht:
Variante 1: Straßenbahn durch Ortskern entlang Ketziner Straße sowie die Vorzugs-Variante 2: Straßenbahn entlang der Gartenstraße Da bei einer Führung der Straßenbahn entlang der Gartenstraße (Variante 2) die Straßenbahntrasse auf einem eigenen Bahnkörper hergestellt werden kann und in deren Einzugsgebiet eine höhere Fahrgastnachfrage erwartet wird, wird diese Variante insgesamt als die bessere Variante bewertet.