

# Beteiligungsprozess zum Straßenbahnprojekt U-Bhf. Turmstraße – Jungfernheide

Protokoll der Öffentlichen Veranstaltung vom 14. April 2021, Zoom Webinar, 18.00 bis 20.00 Uhr

Protokollführung: nexus Institut

Veranstalterin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

## Diskussionsteilnehmende

Hartmut Reupke, SenUVK, Leitung der Abteilung IV Verkehr

Dominik Stanonik, SenUVK, IV C

Maik Buhl, SenUVK C

Johannes Gajewski, SenUVK, IV A

Franziska Fronzke, SenUVK IV A

Kevin Würfel, SenUVK IV A

Anne-Catrin Norkauer, Ingenieurbüro Ramboll

Ingolf Berger, Ingenieurbüro Ramboll

Lutz Richter, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Ursula Flecken, Planergemeinschaft

Sabine Schröder, nexus Institut

Die im Protokoll genannten Folien-Nummern beziehen sich auf die vorgestellte Präsentation in der Veranstaltung.

## Protokoll

TOP 1 Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung

Abteilungsleiter Herr Reupke und Frau Dr. Flecken begrüßten die knapp 300 Zuschauenden und stellten die Themen und Ziele der Veranstaltung sowie die Diskussionsteilnehmenden, also die anwesenden Fachexpertinnen und -experten, vor. Frau Dr. Flecken gab außerdem technische Hinweise zum Veranstaltungsformat „Zoom

Webinar“ und stellte die Funktionen für die Zuschauenden vor. Sabine Schröder begrüßte die Zuschauenden und stellte die Agenda der Veranstaltung vor (siehe Folie 4-5).

## TOP 2 Einführendes Interview mit Herrn Reupke

Zur Einführung in die Thematik führte Frau Dr. Flecken ein Kurzinterview mit Herrn Reupke zu aktuellen Fragen der Straßenbahnneuplanung.

Frage 1: Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt die SenUVK?

Antwort: Die strategischen Ziele der Mobilitäts- und Umweltpolitik in Berlin umfassen vor allem die Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland sowie eine Stadt-, umwelt-, sozial- und klimaverträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems zur Schaffung einer lebenswerten Stadt für alle. Konkrete Ziele sind daher die Stärkung des Umweltverbunds Berlin, eine Reduktion des Individualverkehrs und die Verbesserung der Flächengerechtigkeit. Grundlage hierfür bilden die entsprechenden Planwerke und Gesetze Berlins (siehe Folie 7).

Frage 2: Welches sind die Ziele der Straßenbahnplanung zwischen U-Bhf. Turmstraße und S- und U-Bhf. Jungfernheide?

Antwort: Mit der Straßenbahnplanung soll die ÖPNV-Anbindung attraktiver, zuverlässiger und nachhaltiger werden sowie auch mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürger die Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglicht werden. Da ein starker Verkehrsstrom in Ost-West Richtung zwischen den zentralen Bereichen und Moabit besteht, ist es wichtig, ein attraktives Verkehrsangebot zu schaffen. Bei der Neugestaltung des Verkehrsraums im Bereich der Trasse sollen die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr nach den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetz berücksichtigt werden, um die allgemeine Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Frage 3: Welche Schritte umfasst die Neuplanung? (Rückblick auf die bisherigen Planungsschritte und Einordnung des jetzigen Stands)

Antwort: Seit der Öffentlichkeitsveranstaltung im Oktober 2017 wurde die Grundlagenermittlung im November 2020 abgeschlossen. Es liegen nun die Ergebnisse zur planerisch bevorzugten Streckenführung vor. Diese gliedert sich in die Abschnitte:

- I Turmstraße,
- II Huttenstraße / Wiebestraße,
- III Kaiserin-Augusta-Brücke Allee / Mierendorffplatz,
- IVa Osnabrücker Straße,
- IVb Tegeler Weg bis Jungfernheide (Endhaltfestelle).

Gelegenheit zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger gab es im Bürgerdialog 2017 in der Reformationskirche (Beusselstrasse) und einer anschließenden Online-Beteiligung auf der Plattform „meinBerlin“.

Seit September 2020 läuft die Vorplanung. Der Zeitplan zum weiteren Vorgehen sieht vor, dass die Vor- und Entwurfsplanung bis 2023 abgeschlossen sind, so dass ab 2025 – nach der Phase des förmlichen Verfahrens – die Realisierung beginnen und die Strecke 2028 in Betrieb genommen werden kann (siehe Folie 8).

Frage 4: Im Oktober 2017 fand bereits ein Bürgerdialog statt. Welche Ergebnisse sind daraus entstanden?

Antwort: Zum Zeitpunkt der Bürgerveranstaltung war der Prozess zur Findung der Vorzugsvariante noch nicht abgeschlossen. Die Hinweise aus den Diskussionsrunden und den Einträgen auf meinBerlin wurden in der Grundlagenermittlung berücksichtigt (zum Beispiel Querungsmöglichkeiten der Turmstraße, Quartierserschließung, Lieferverkehr, Bäume, Barrierefreiheit, mögliche Belastungen für Anwohnende).

Frage 5: Wie können sich die Bürgerinnen und Bürger in den weiteren Planungsprozess einbringen?

Antwort: Bei jetzigem Stand des Projekts besteht die Möglichkeit zur Diskussion der Planung entlang der geplanten Streckenführung (zum Beispiel Haltestellenlage, Gestaltung der Radwege, Räume für Parken, Laden und Liefern). Eine Beteiligung ist im Anschluss an die öffentliche Veranstaltung auch online über meinBerlin (<https://mein.berlin.de/projekte/strassenbahn-turmstrasse-jungfernheide/>), aber auch im direkten Kontakt mit der Verwaltung möglich.

### TOP 3 Kurzumfrage

Um mehr über die Zuschauenden und Ihre Verbindung zum Projekt sowie ihr Mobilitätsverhalten (außerhalb von Pandemie-Zeiten) zu erfahren, wurde eine anonyme Kurzumfrage durchgeführt. Sabine Schröder stellte die Inhalte der Kurzumfrage vor:

1. In welchem Teil des Planungsgebiets wohnen Sie?
2. Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?
3. Waren Sie bereits bei der letzten Bürgerveranstaltung 2017 in der Reformationskirche (Beusselstraße) dabei?

254 Zuschauende nahmen daran teil. Die Ergebnisse der Umfrage wurden für alle sichtbar eingeblendet (siehe Anhang 1). Der größte Teil der Zuschauenden kam aus dem Bezirk Mitte (38%) und nutzen (fast) täglich den öffentlichen Personennahverkehr (42%). Nur 14% der Zuschauenden waren bereits bei der letzten Beteiligungsveranstaltung 2017 dabei.

## TOP 4      Aktueller Stand der Straßenplanung

Erläuterung des Prozesses zur Findung der Vorzugsvariante, Lutz Richter, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Das Bewertungsverfahren zur Findung der Vorzugsvariante basierte auf Kriterien, die sich aus den Interessen der Fahrgäste, des Betriebs, der Kommune und der Allgemeinheit ergaben. Die Trassenvarianten konnten in das Variantenbündel über die Kaiserin-Augusta-Brücke und das über die Sickingenbrücke eingeteilt werden. Aus der ersten Stufe der Bewertung, in der alle möglichen Streckenvarianten einer Grobbewertung unterzogen wurden, ergaben sich insgesamt sechs Varianten, die in der zweiten Stufe gegeneinander abgewogen wurden (siehe Folie 11-21).

Die beste Gesamtpunktzahl, das heißt die beste Punktzahl aus Sicht der Allgemeinheit und der Fahrgäste, erreichte Variante 3-7. Vor allem die Potenzialerschließung im Bereich Osnabrücker Straße, die geringe Reisezeit, die hohe Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen, die geringe Umsteigezeit am Bahnhof Jungfernheide und die Reduktion von negativen Effekten (zum Beispiel Lärmbelastung) haben zu der positiven Bewertung dieser Variante geführt. Ein Plan zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots mit dieser Variante liegt vor.

Erläuterung der weiteren Planung zur Führung des Bahnkörpers, Anne-Catrin Norkauer, Ingenieurbüro Ramboll

Für die weitere Planung wurde die Strecke anhand ihrer jeweiligen Charakteristika in unterscheidende Abschnitte (1,2,3,4a,4b) unterteilt. Für die einzelnen Abschnitte werden Musterlösungen definiert, abgewogen und sich für die beste Lösung entschieden. Diese sollen dann zu einer durchgehenden Lösung verbunden werden. Für Abschnitt 1, 2 und 3 liegen bereits mögliche Führungen des Bahnkörpers vor, im Moment wird an Lösungen für den Bereich 4a gearbeitet (siehe Folie 22).

Für Abschnitt 1 (Turmstraße bis Beusselstraße) besteht die Möglichkeit einer straßenbündigen Führung mit Seitenbahnsteig. Die andere Lösung sieht einen besonderen Bahnkörper vor (siehe Folie 29-33).

In Abschnitt 2 (Huttenstraße, Wiebestraße) bietet sich eine straßenbündige Führung mit besonderem Bahnkörper im Haltestellenbereich in der Huttenstraße und eines besonderen Bahnkörpers in Seitenlage entlang der Wiebestraße an (siehe Folie 34-38).

Für Abschnitt 3 (Kaiserin-Augusta-Allee bis Mierendorffplatz) ist eine straßenbündige Führung mit besonderem Bahnkörper im Haltestellenbereich angedacht. Am Mierendorffplatz gibt es die Möglichkeit eines besonderen Bahnkörpers mit Mittelbahnsteig und die eines besonderen Bahnkörpers in Seitenlage (siehe Folie 39-44).

Nach bisherigen Ergebnissen der Planung im Abschnitt 4a (Osnabrücker Straße, Tegeler Weg) gibt es im Bereich Osnabrücker Straße die Möglichkeit eines straßenbündigen Bahnkörpers mit breiter Lieferzone für LKWs im Straßenraum und die Errichtung von Haltestellenkaps in Seitenlage. (siehe Folie 45-48).

## TOP 5 Diskussion

Während des inhaltlichen Vortrags hatten die Zuschauenden bereits die Möglichkeit, Fragen und Kommentare über die Funktion „Fragen & Anregungen“ des Webinar-Tools zu stellen und die Fragen von anderen Zuschauenden zu bewerten („ liken“). Im Anschluss an die inhaltliche Vorstellung der Planungen wurden die wichtigsten, beziehungsweise die am höchsten bewerteten Fragen der Zuschauenden gebündelt, von der Moderation aufgegriffen und in einer digitalen Podiumsdiskussion an die Diskussionsteilnehmenden gerichtet.

## Fragen mit der höchsten Bewertung

Frage 1: Ist eine autofreie Turmstraße (also ohne MIV, zwischen Stromstraße und Oldenburger Straße) noch eine Option?

Antwort: Eine autofreie Turmstraße wird auch wegen des hohen Wirtschaftsverkehrsaufkommens im Moment nicht verfolgt; es gibt viele anliegende Nutzungen, die eine Autoanbindung erforderlich machen.

Frage 2: Inwiefern werden die Radfahrwege ausgebaut und die Situation für Fahrradfahrende verbessert?

Antwort: In der Neuplanung sollen alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt werden, vor allem die des Umweltverbundes. Es ist eines der

Ziele eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf der gesamten Strecke zu ermöglichen.

Frage 3: Wird die Buslinie M27 abgeschafft?

Antwort: Nach dem aktuellen Planungsstand wird die Straßenbahnlinie M10 die Buslinie M27 auf dem Abschnitt U Turmstraße – S+U Jungfernheide ersetzen. Der M27 soll weiterhin vom U-Bahnhof Turmstraße nach Pankow verkehren.

Das Buskonzept wird im laufenden Prozess stetig überprüft und entsprechend neuen Gegebenheiten und Anforderungen angepasst.

Frage 4: Ist es möglich, den TXL-Bus wiedereinzusetzen, solange die Straßenbahn noch nicht realisiert ist (als eine direkte Verbindung von der Beusselstraße zum HBF)? Inwiefern wird die Buslinie 245 durch die Straßenbahn beeinflusst?

Antwort: Der TXL-Ersatz wurde mit der Erschließung des Flughafens sehr genau betrachtet. Der 245-Bus soll gestärkt werden.

Fragen zur Straßenbahnführung/-verlängerung:

Frage 5: Wird bei den Planungen auf der Turmstr. eine zukünftige Verlängerung über die Beusselstraße zur M13 am Virchow-Klinikum berücksichtigt?

Antwort: Es gibt Überlegungen, wie eine spätere Integration erfolgen kann; dies wird bei den Planungen mitgedacht.

Frage 6: Inwiefern wird eine nachträgliche Verlängerung der U5 vom Berliner Hbf nach Jungfernheide (wo bereits Vorleistungen existieren) berücksichtigt, wenn die Fahrgastnachfrage so weit wächst, dass die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn in dieser Relation nicht mehr ausreicht?

Antwort: Im Rahmen des Verkehrsmittelvergleichs wurde die Straßenbahn als vorrangiges Verkehrsmittel eingestuft. Eine U-Bahnverlängerung ist auf Basis der Planungen möglich und wird durch die Straßenbahn nicht verbaut.

Frage 7: Die M10 wird immer länger, am anderen Ende wird ja auch noch verlängert in Richtung Görlitzer Park. Damit wird die Linie immer Verspätungsanfälliger. Wie soll dieses Problem gelöst werden?

Antwort: Die M10 ist nicht bis ins Unendliche verlängerbar, daher wird der Gesamtstreckenverlauf in die Planung miteinbezogen. Im Bereich Warschauer Straße wird aktuell bspw. ein zusätzliches Kehrgleis eingerichtet, um die Situation zu stabilisieren.

Die Stabilität der Strecke M10 soll also durch Arbeiten im Bestandsbereich gesichert werden.

Frage 8: Wird ein Abzweig Richtung Schloss Charlottenburg und S-Bahnhof Westend eingeplant?

Antwort: Die Möglichkeit einer Verlängerung Richtung Schloss Charlottenburg (Luisenplatz) wird mitgedacht, ist aber nicht Teil dieses Projekts.

Frage 9: Endstelle Jungfernheide in der Max-Dohrn-Str: Wie soll die Umsteigesituation von U-Bahn/S-Bahn zur Tram aussehen? Warum wird der Bahnhof Jungfernheide nicht vom Osten (Lise-Meitner-Straße) angefahren? So wäre auch ein späterer Weiterbau der Strecke nach Tegel direkt möglich.

Antwort: Der Bahnhof Jungfernheide wird aus Richtung der Max-Dohrn-Straße angefahren, da nur so die Erschließungsfunktion im Bereich der Osnabrücker Straße gewährleistet werden kann. Die Umsteigesituation so angenehm wie möglich zu gestalten, ist ein zentraler Aspekt der Planung.

Frage 10: Wird eine nachträgliche Verlängerung der U5 vom Berliner Hbf nach Jungfernheide (wo bereits Vorleistungen existieren) berücksichtigt, wenn die Fahrgastnachfrage so weit wächst, dass die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn nicht mehr ausreicht?

Antwort: Eine nachträgliche Verlängerung der U5 zum Bahnhof Jungfernheide wurde in den Überlegungen berücksichtigt. Die Trasse der U-Bahn bleibt auch beim Straßenbahnbau weiterhin gesichert.

Frage 11: Die Tram wird den Bus M27 ersetzen: Sind weiterhin keine ÖPNV-Linien in der Sickingenstr. und Kaiserin-Augusta-Allee (Ostteil) mit tausenden Arbeitsplätzen geplant? Wie soll der MIV-Anteil auf 18% reduziert werden?

Antwort: Die Straßenbahn führt trotz der Möglichkeit einer Erschließung nicht durch das Gebiet West Moabit, da die Führung der Straßenbahn entlang der Strecke mit dem größten Potenzial, also entlang der dichten Nutzungen, folgt. Es wird geprüft, ob ergänzende Angebote notwendig werden, um die bislang weniger erschlossenen Gebiete anzubinden.

Fragen zu Grünraum und Ausgleichsmaßnahmen:

Frage 12: Wieviel Straßengrün wird durch die Planung der Straßenbahn konkret verloren gehen? Wie viele Bäume werden gefällt? Gibt es Ausgleichsmaßnahmen?

Antwort: Eine genaue Schätzung wie viel des Naturbestands durch den Straßenbahnbau verloren gehen wird ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich, da noch keine abschließende Bilanzierung erfolgt ist. Die Anzahl der zu fällenden Bäume ist aber schon in derzeitigen Untersuchungen eines der Kriterien zur Findung der Vorzugsvariante in den einzelnen Streckenabschnitten.

Die Planung von Ausgleichspflanzungen entlang der Strecke wird ein Thema des landschaftspflegerischen Begleitplans sein. Ziel ist hierbei vor allem einen Ausgleich nahe der Strecke zu schaffen.

Frage 13: Werden Landschaftsplanerinnen und Landschaftsplaner im Sinne einer hohen städtebaulichen Qualität in die Trassenplanung einbezogen? Wird die Straßenbahn analog zu den französischen Planungsleitbildern als städtebaulich vollintegriertes "Stadtobjekt" geplant oder nur wie sonst in Deutschland als "verkehrlich notwendiges Übel"?

Antwort: siehe Antwort zu Frage 12

Fragen zu Zeitplan / Taktung:

Frage 14: Warum dauert die Planung der Straßenbahn so lange?

Antwort: Die von der Planung beanspruchte Zeit ergibt sich aus dem hohen Qualitätsanspruch, der es erfordert Rücksicht auf den Bestand im Planungsgebiet zu nehmen, durch Information und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger Feedback und Anregungen einzuholen. Im Vordergrund der Planung steht zudem ein integrierter Ansatz, die Straßenbahn soll also selbstverständlicher Teil des Raumes werden, was eine detaillierte, zeitaufwendige Planung erfordert.

Frage 15: In welchem Takt und von wie vielen Linien soll die Strecke bedient werden?

Antwort: Nach derzeitigem Stand der Planung wird es infrastrukturell möglich sein, dass die die neue Strecke als eine Verlängerung der Strecke M10 zukünftig im 5 Minuten Takt den Bahnhof Jungfernheide bedient.

Aufgestellt, 22.04.2021



Vortmeyer, nexus Institut  
Kügler, nexus Institut