

BETEILIGUNGSPROZESS TURMSTRAßE II STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE U TURMSTRAßE – S+U JUNGFERNHEIDE BHF

Öffentliche Informationsveranstaltung am 14.04.2021, 18:00 – 20:00 Uhr
Online-Veranstaltung

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN





BEGRÜßUNG

Hartmut Reupke, SenUVK, Leitung der Abteilung Verkehr



BEGRÜßUNG

Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Moderation

02

EINFÜHRUNG IN DIE VERANSTALTUNG

Sabine Schröder, nexus Institut für Kooperationsmanagement
und interdisziplinäre Forschung

Co-Moderation

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die
Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn
Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der
Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion

AGENDA

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion

03

INTERVIEW MIT HERRN REUPKE

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion

Planwerke und Gesetze



Mobilitätsgesetz



Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr

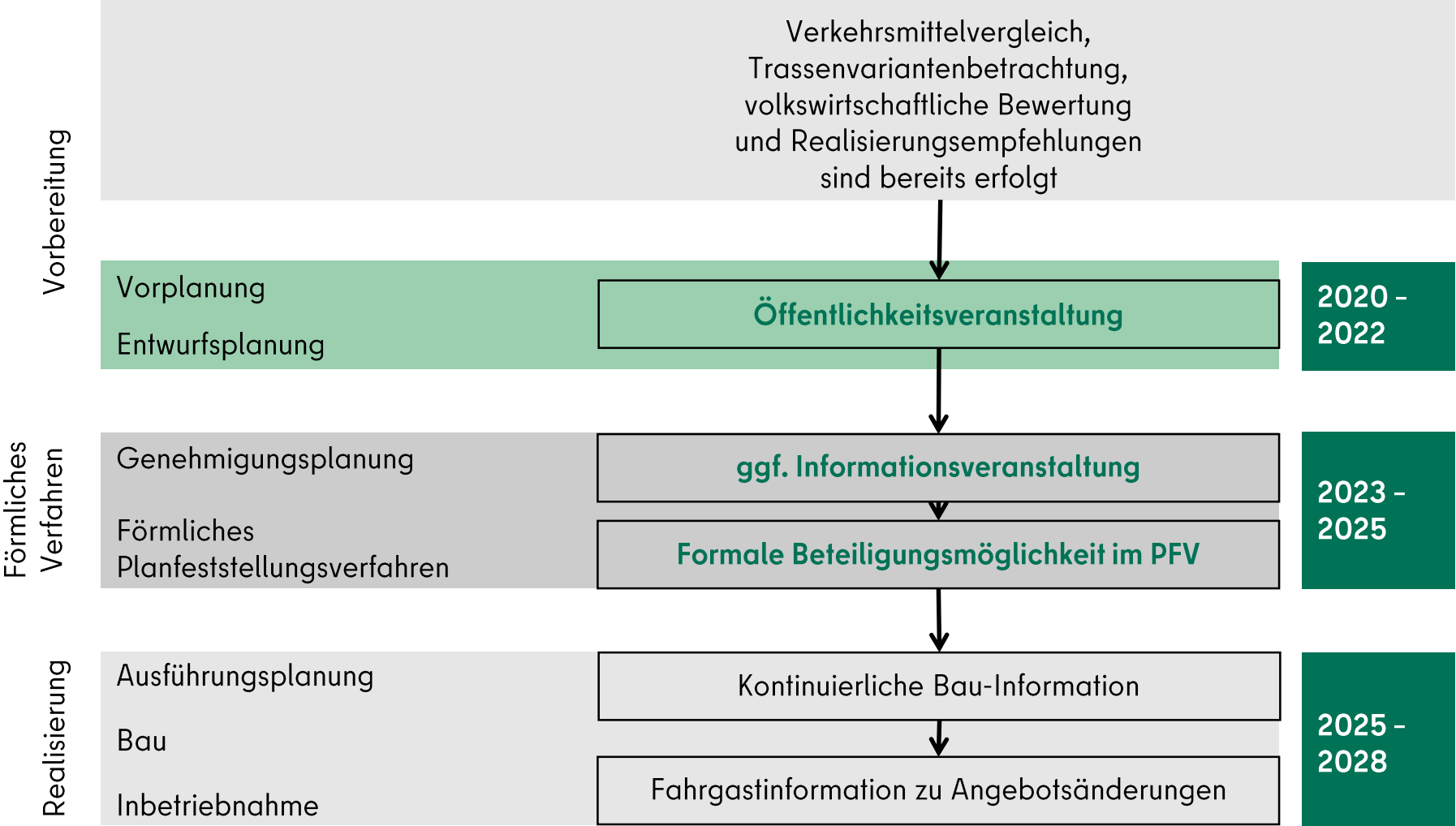


Nahverkehrsplan (NVP)



Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

Zeitablauf



04

KURZUMFRAGE

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion

05

AKTUELLER STAND DER STRAßENBAHNPLANUNG

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion



ERGEBNISSE DER GRUNDLAGENERMITTLUNG

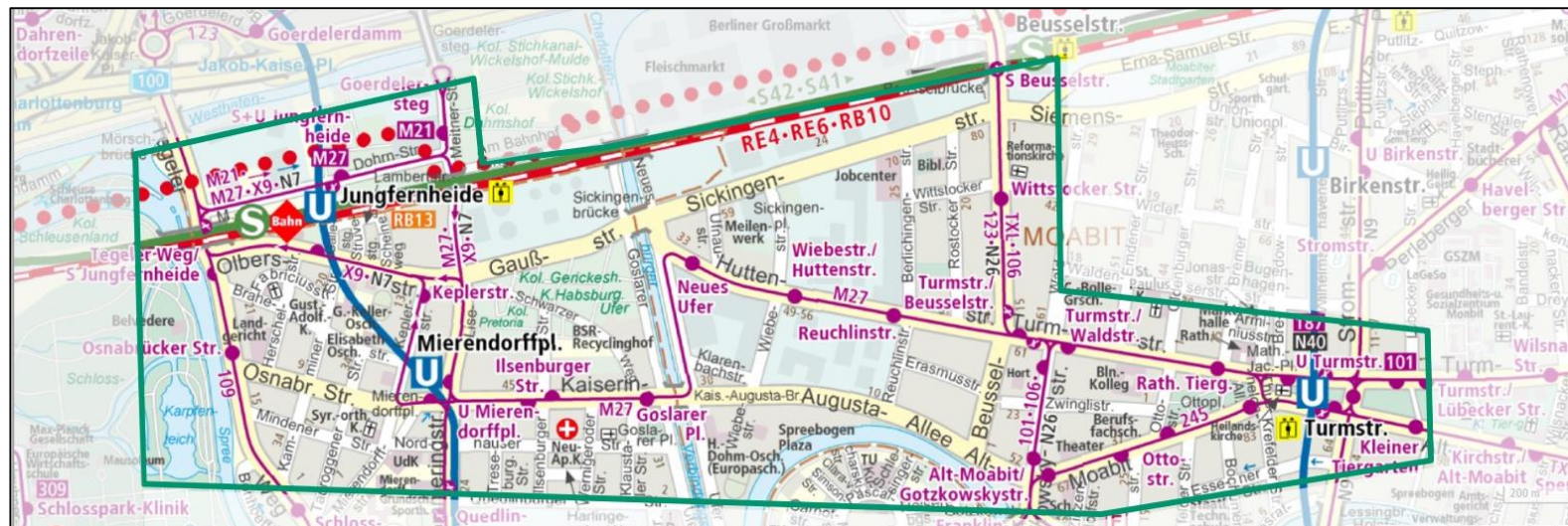
Lutz Richter, VCDB

Aufgabenstellung

Projekthalt:

- Untersuchung möglicher Verlängerungen des Straßenbahnnetzes über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus

Untersuchungskorridor:



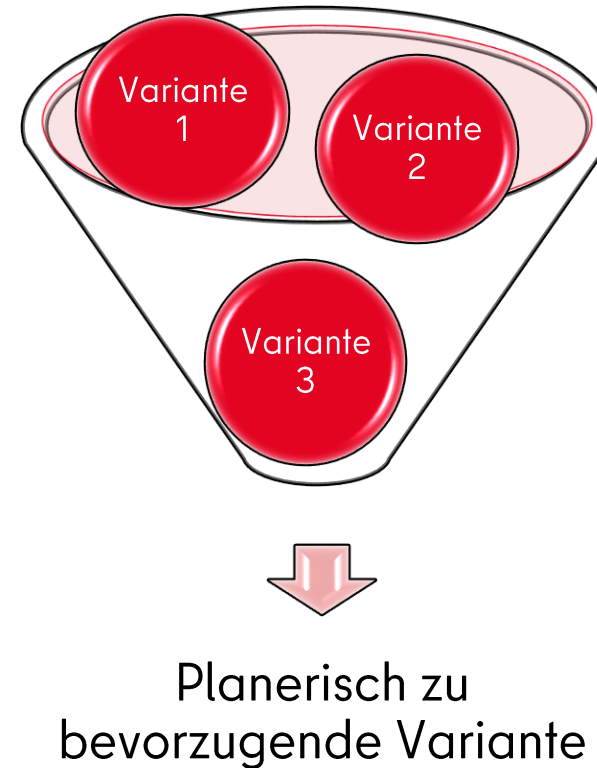
Bewertungsverfahren - Ablauf

Verfahrensablauf

Bewertung nach bewährtem, fachlich begründeten zweistufigen Verfahren:

1. Stufe: Grobbewertung aller möglich erscheinenden Varianten
2. Stufe: Feinbewertung der besten Varianten aus Stufe 1

→ Ziel: Ermittlung einer planerisch zu bevorzugenden Variante



Bewertungsverfahren - Zielgruppen

Variantenvergleich

- vergleichende Bewertung für verschiedenen Zielgruppen
- Bewertung der ausgearbeiteten Merkmale anhand qualitativer Skala

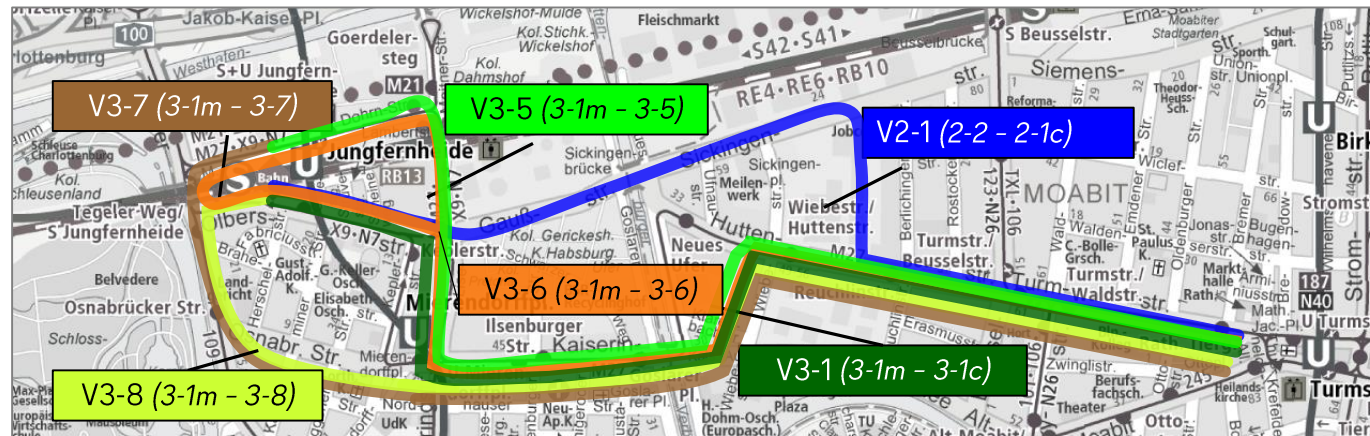


Vertiefte Variantenauswahl

Sechs Varianten für Stufe 2:

- Eine Variante über die Sickingenbrücke
- Fünf Varianten über die Kaiserin-Augusta-Brücke

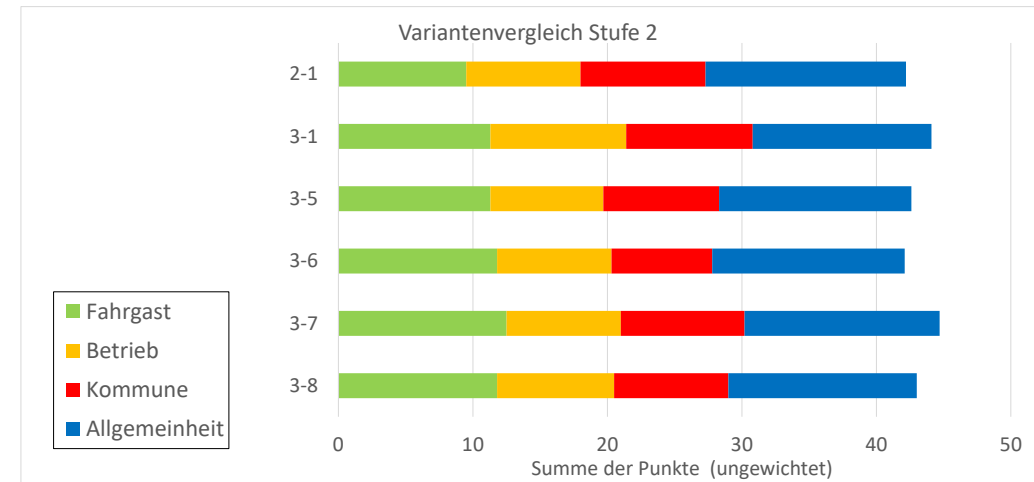
→ Konkretisierung der Planungen mittels Lageplanerstellung und Kostenberechnung



Variantenbewertung

Planerisch zu bevorzugende Variante: 3-7:

- Insgesamt beste Punktzahl
- Beste Punktzahl aus Fahrgastsicht und aus Sicht der Allgemeinheit
- Zweitbeste Punktzahl aus Sicht der Kommune



Variantenbewertung

Vorteile der Variante: 3-7:

- Kriterium Potenzialerschließung:
Beste Erschließungswirkung, insbesondere im Bereich der Osnabrücker Straße kurze Zugangszeiten in verdichtetem Gebiet



Variantenbewertung

Vorteile der Variante: 3-7:

- Kriterium Potenzialerschließung:
Verbesserung der Erreichbarkeit
südlich der Osnabrücker Straße

Haltestelleneinzugsbereich
der Straßenbahn ($r=300\text{m}$)



Variantenbewertung

Vorteile der Variante: 3-7:

- Kriterium Reisezeit:
Kürzeste Reisezeiten im Planungsbereich
- Kriterium Verkehrsemissionen:
Höchste Punktzahl bei der Reduzierung von CO₂-Emission durch größte Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr



Variantenbewertung

Vorteile der Variante: 3-7:

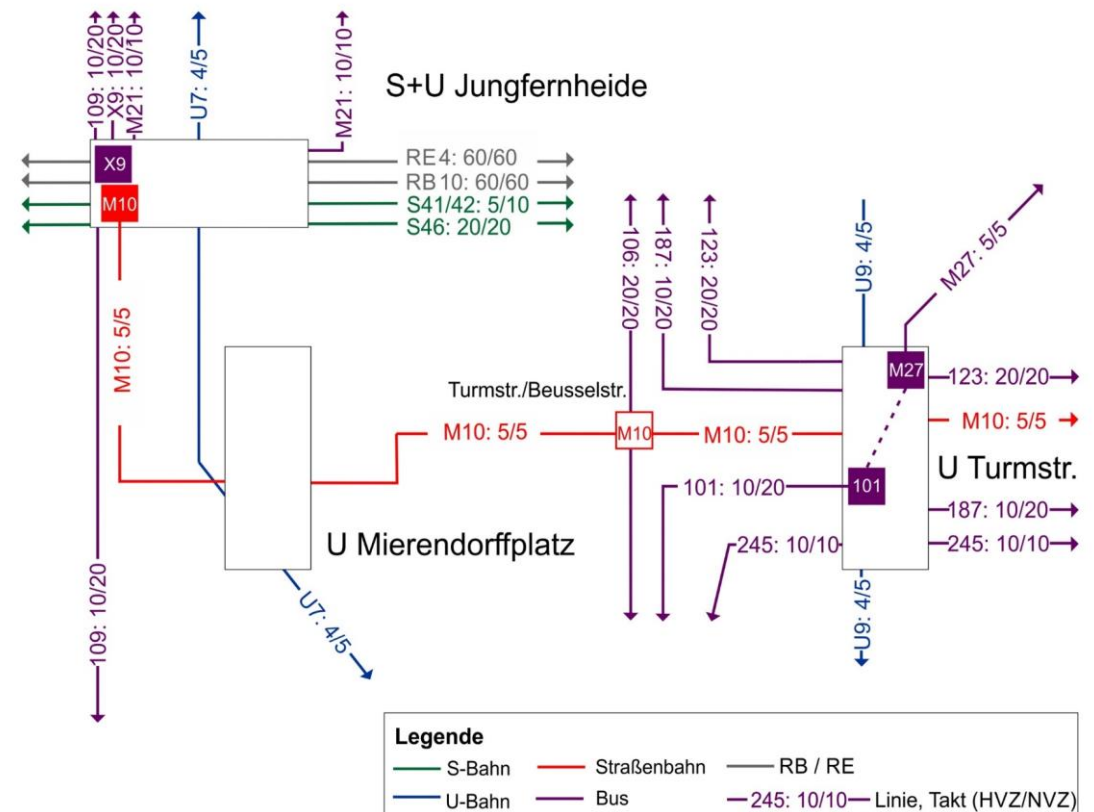
- Kriterium Umsteigen:
Bahnhofsnahe Flächen für Wendeanlage
→ kürzeste Übergänge am Bahnhof Jungfernheide zur S-Bahn und Regionalbahn
- Reduzierung von negativen Effekten,
z. B. Kriterium Lärmbelastung



Variantengestaltung

Mögliches ÖPNV-Angebot:

- Errichtung einer Zwischenwendeanlage an der Huttenstraße
- Verlängerung der Linie M10: 5-min-Takt vom Hbf. bis Jungfernheide in der Nachfragespitze
- Einkürzung der Linie M27 bis U-Turmstraße, ggf. Verknüpfung von Fahrten mit der Linie 101





STAND DER VORPLANUNG

Anne-Catrin Norkauer, RAMBOLL

Vorgehensweise und Methodik



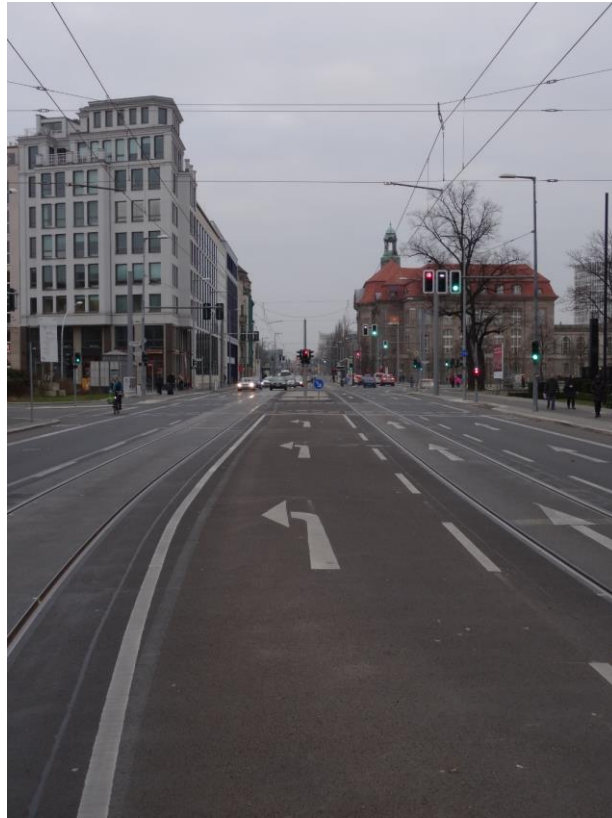
- Aufteilung der Strecke in Abschnitte vergleichbarer Charakteristik
- Definition von Musterlösungen und Anwendung auf die jeweiligen Abschnitte
- Diskussion, Abwägung und Entscheidung anhand von definierten Kriterien
- Erarbeitung einer durchgehenden Lösung in allen Abschnitten

Besonderer Bahnkörper



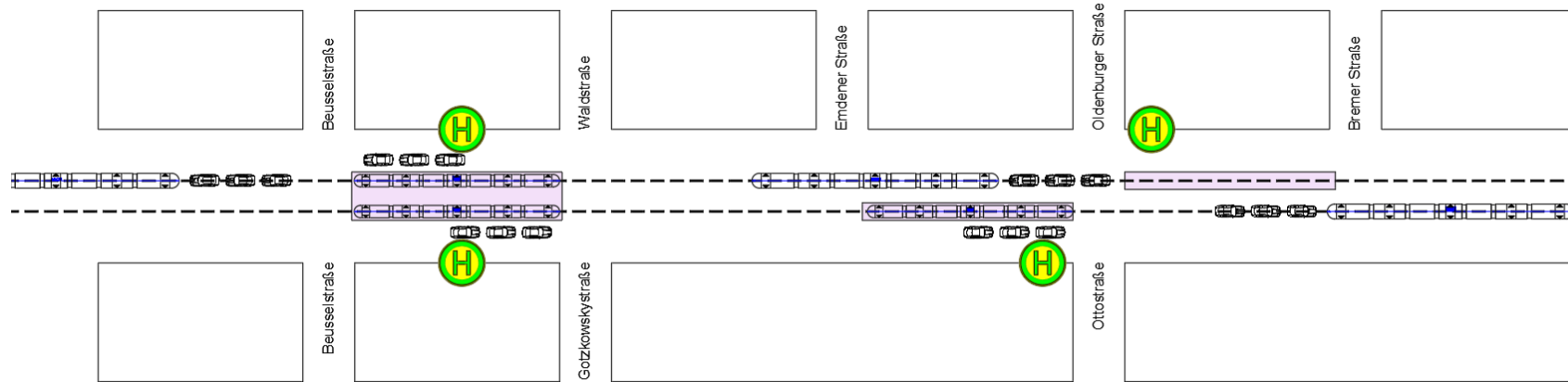
- Führung der Straßenbahn unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmern, Nutzung teilweise auch durch Busse möglich
- Mögliche Oberflächen
 - Nicht befahrbar
 - Rasen
 - Schotter
 - Befahrbar (Linienbusse, Rettungsfahrzeuge)
 - Gepflastert
 - Asphalt

Straßenbündige Straßenbahnführung



- Straßenbahn nutzt mit anderen Verkehrsteilnehmern den Verkehrsraum (Straße, Fußgängerzone)
- Für Straßenbahnen gilt hier die Höchstgeschwindigkeit der anderen Verkehrsmittel
- Im Bereich von Haltestellen kann die Straßenbahn vom übrigen Verkehr getrennt werden (siehe linkes Foto)

Pulkführung der Straßenbahn



- Ziel: Priorisierung der Straßenbahn in straßenbündigen Abschnitten
- Einfahrt der Straßenbahn in den Abschnitt vor dem Kfz-Verkehr im Anschluss an die geplanten Haltestellen
- Möglichst kein Überholen der Straßenbahn durch Kfz
- Keine Behinderung der Straßenbahn durch eigene Linksabbiegespuren für den Kfz und separate Radverkehrsanlagen
- Parkplatzangebot am Straßenrand auf gekennzeichneten Flächen

Kaphaltestelle mit vorgelagerter Radwegführung



Radverkehr vor Wartebereich (links)

- Radverkehr wird über die Kaphaltestelle geführt mit verringerter Radstreifenbreite
- Sicherheitsstreifen für den Ein- und Ausstieg zur Fahrbahn hin
- Wartebereich hinter dem Radstreifen

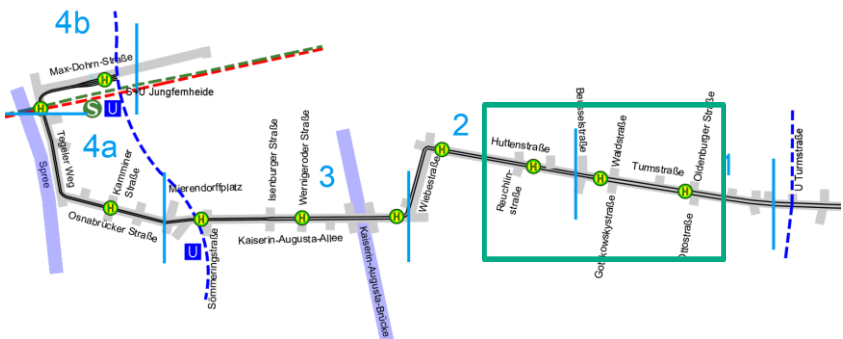
Radverkehr hinter Wartebereich (rechts)

- Radverkehr ggf. ohne Reduzierung der Breite aber mit Verschwenkung hinter die Haltestelle



Maßgaben für die Planung

- Anwendung Mobilitätsgesetz - Straßenbahn so viel „Besonderer Bahnkörper“ wie möglich ansonsten Priorisierung Straßenbahn als Pulkführer
- Angebot für Radverkehr gemäß Mobilitätsgesetz von 2,00m zzgl. Sicherheitsstreifen
- Weitestgehender Erhalt der heutigen Seitenräume und deren Aufenthaltsqualität einschl. Baumbestand
- Querbarkeit der Straße
- Kfz-Verkehr - Leistungsfähigkeit der Knoten ermöglichen, ansonsten Anpassung der Verkehrsflüsse durch Verlagerung
- Wirtschaftsverkehr: Der Wirtschaftsverkehr sollte punktuell an den Bedarfsorten realisiert werden oder alternativ die Verlegung in Seitenstraßen geprüft werden
- Anwohnerparken: wenn möglich erhalten

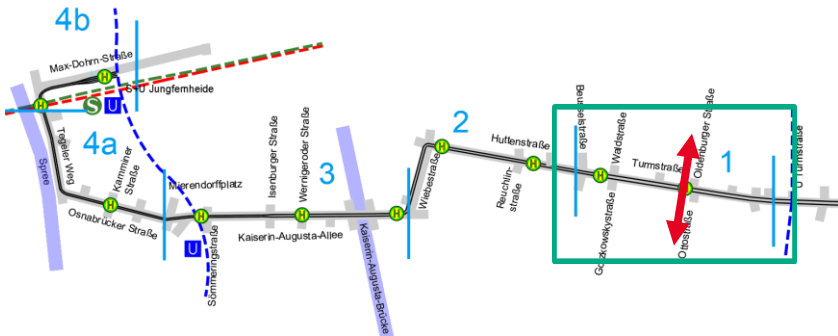
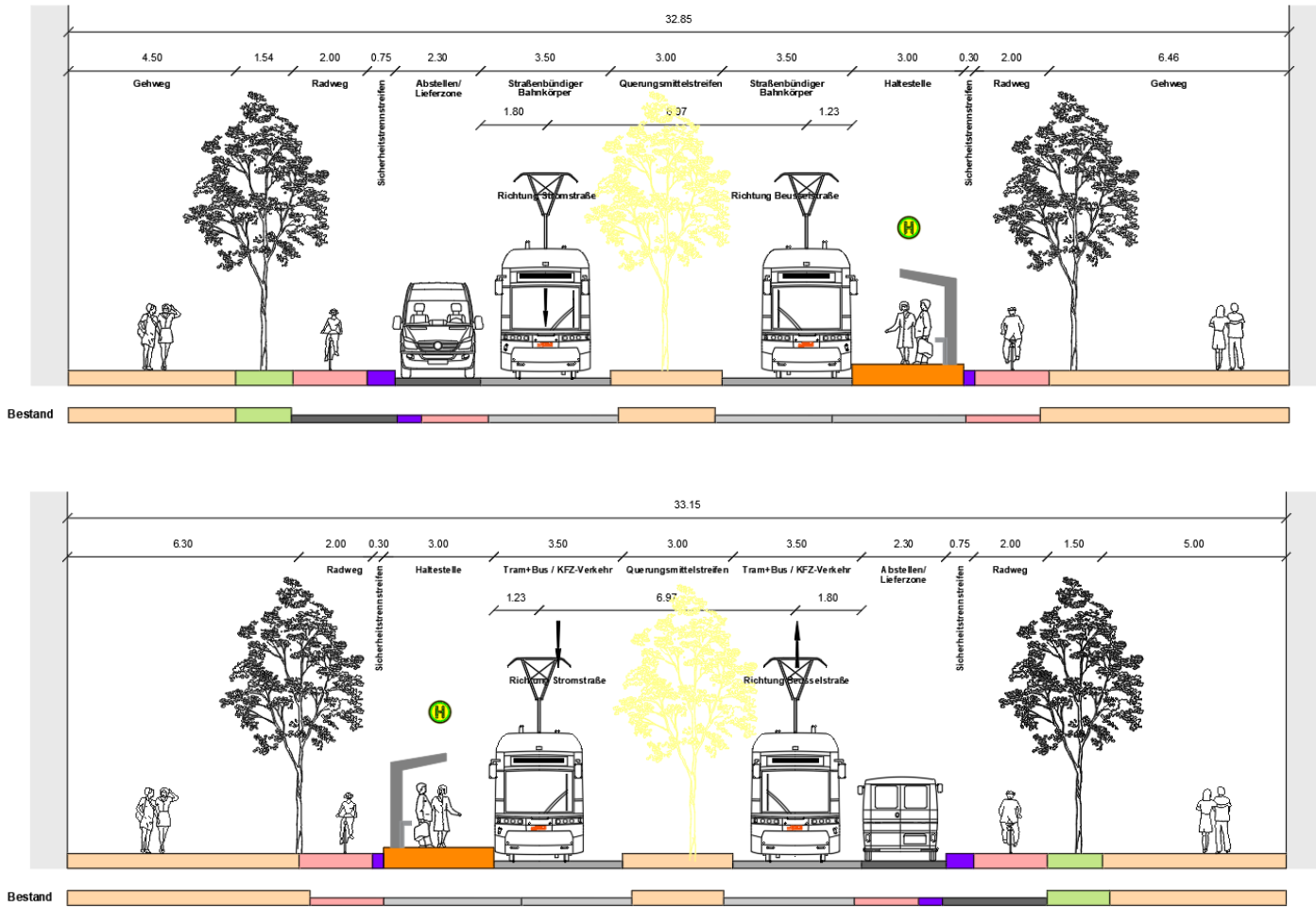


Bestandssituation - Abschnitt 1



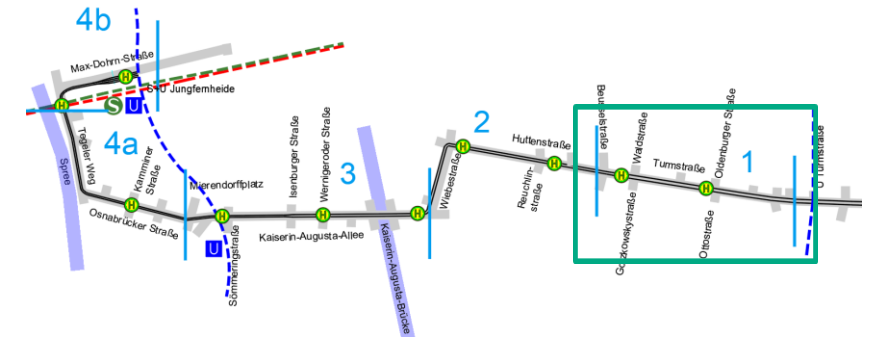
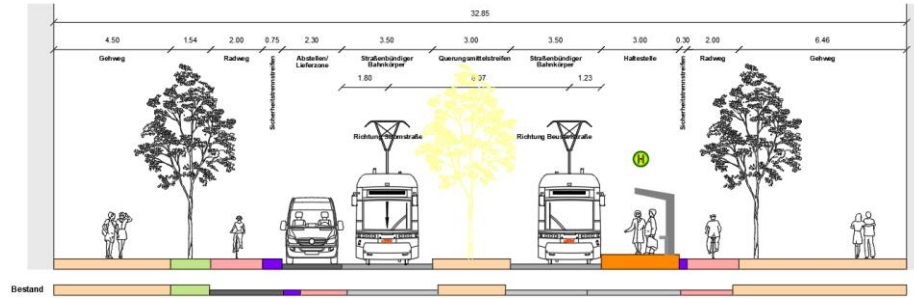
- Hauptgeschäftsstraße für Güter des täglichen Bedarfs, Wohnen und Aufenthalt in den teilweise neu gestalteten Seitenbereichen
- Nutzung v.a. von Beschäftigten im Gebiet und den dort Lebenden
- Zunehmend dichte Besiedlung
- Durchgangsverkehr mit 30 km/h
- Zunahme des Fuß- und Radverkehrsaufkommens
- Lieferverkehr und ruhender Verkehr

Lösung 1: Planung straßenbündiger Bahnkörper mit Seitenbahnsteig



Stand der Planung - Abschnitt 1

- Lösung 1: straßenbündige Führung der Straßenbahn als Pulkführer mit zusätzlicher Priorisierung an den Knotenpunkten

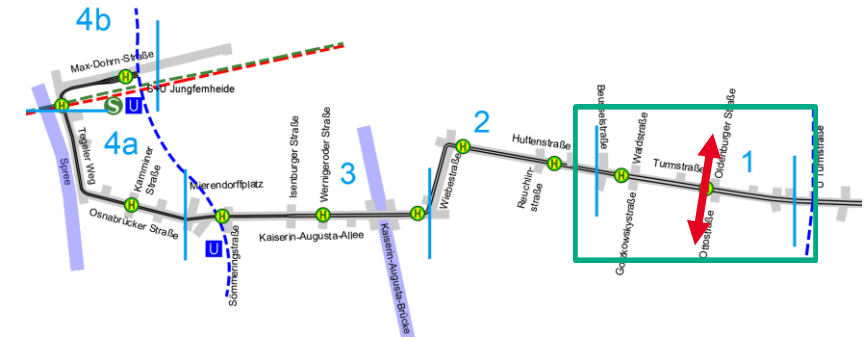
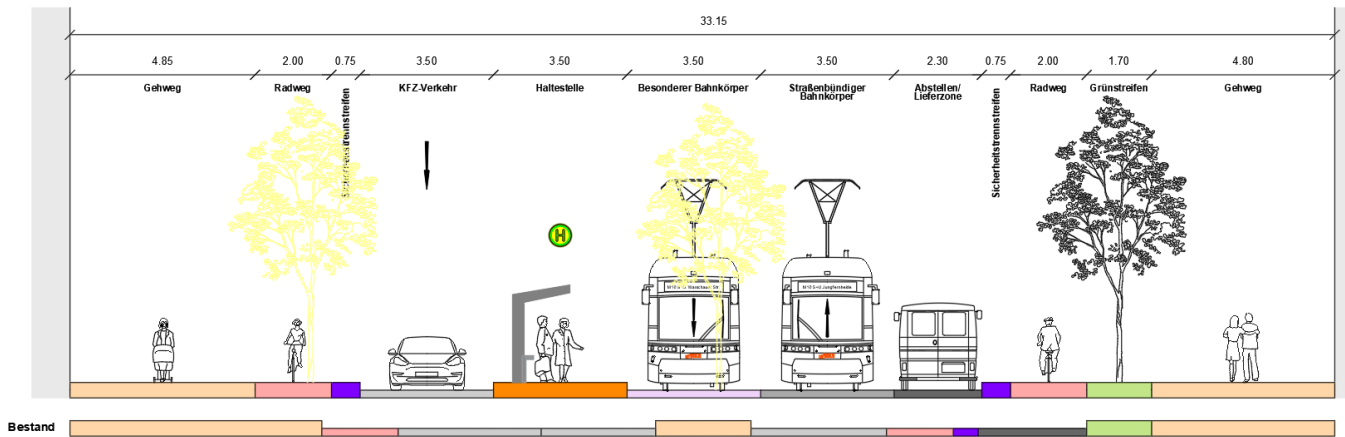
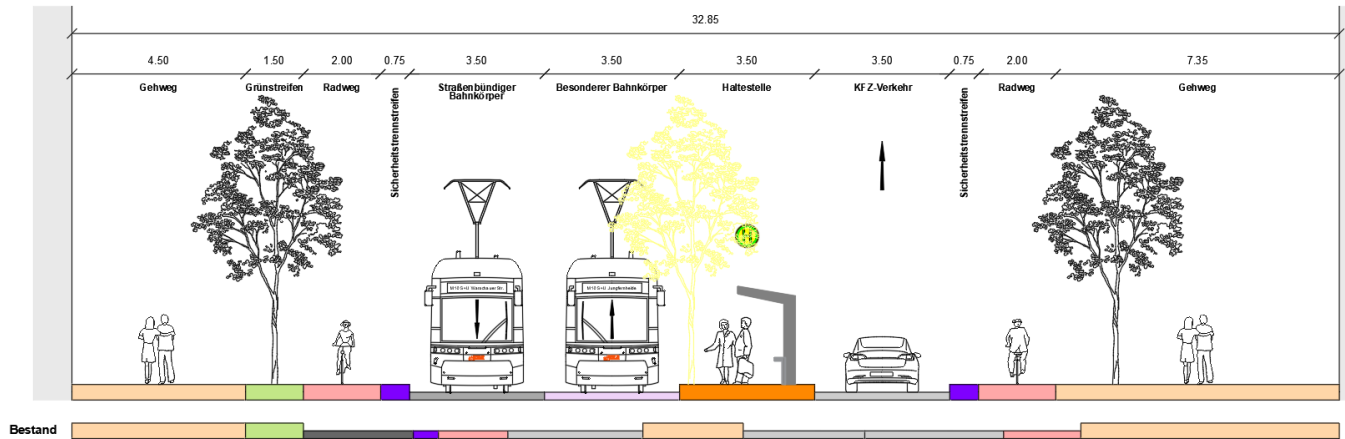


Stand der Planung - Abschnitt 1

- Visualisierung Lösung 1
- Straßenbündige Führung mit Seitenbahnsteig
- Turmstraße Blickrichtung Ost in Höhe Emdener Straße

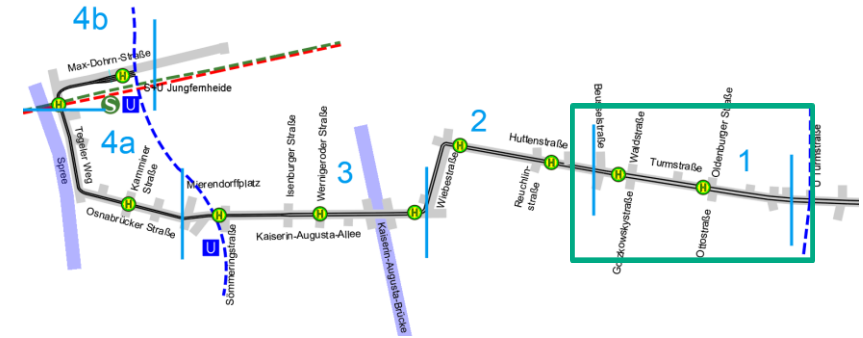
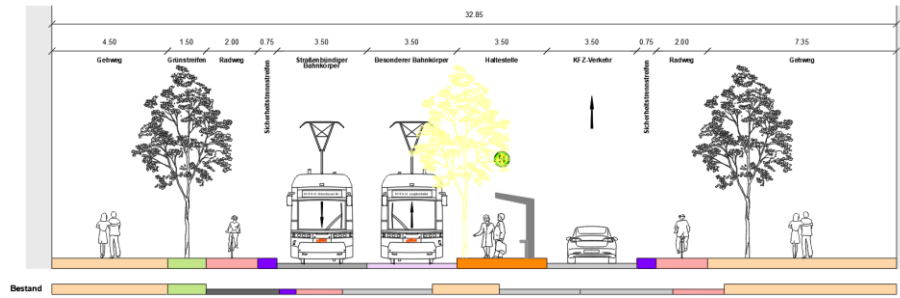


Lösung 2: Planung besonderer Bahnkörper mit Seitenbahnsteig in Mittellage



Stand der Planung - Abschnitt 1

- Lösung 2: aufbauend auf Lösung 1, jedoch zusätzlich mit besonderem Bahnkörper der Straßenbahn im Haltestellenbereich



Stand der Planung - Abschnitt 1

- Visualisierung Lösung 2
- Separate Führung der Straßenbahn in der Haltestelle mit Seitenbahnsteig
- Kfz-Verkehr wird rechts vom Bahnsteig geführt
- Turmstraße Blickrichtung Ost in Höhe Emdener Straße

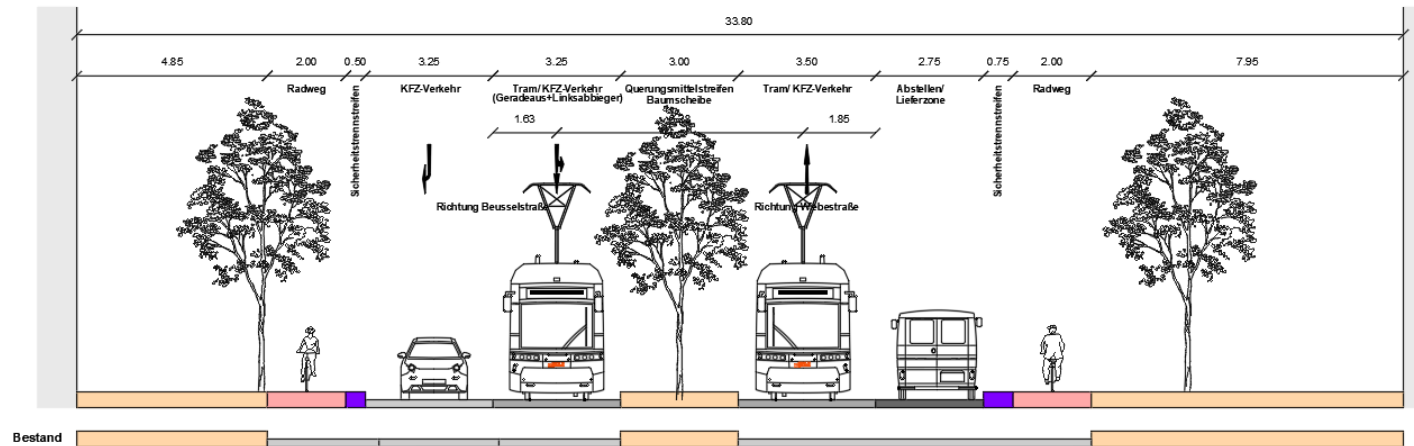




Bestandssituation - Abschnitt 2

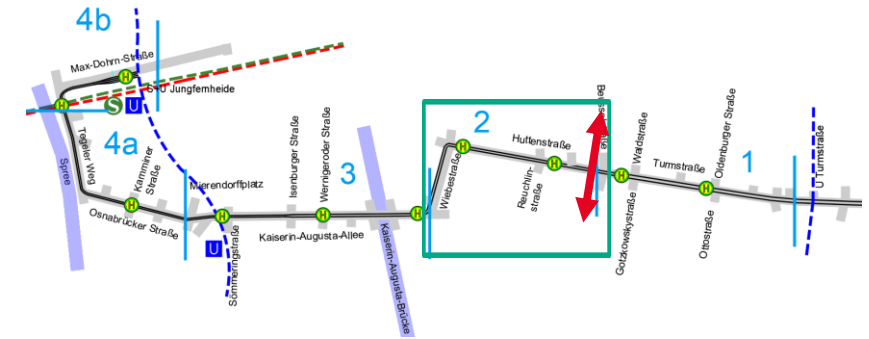
- Vergleichbare Charakteristik wie Abschnitt 1 bis zur Rostocker Straße
- Anschließend eher Wohnquartier mit einzelnen Industrieunternehmen
- Anliegerverkehr mit geringeren MIV-Belastungen
- Aufenthalt in den Seitenbereichen
- Ruhender Verkehr als Schräg- und Parallel-Parker
- Wiebestraße ebenfalls mit angrenzenden Gewerbe- und Industrieunternehmen
- Radverkehr dort auf der Straße

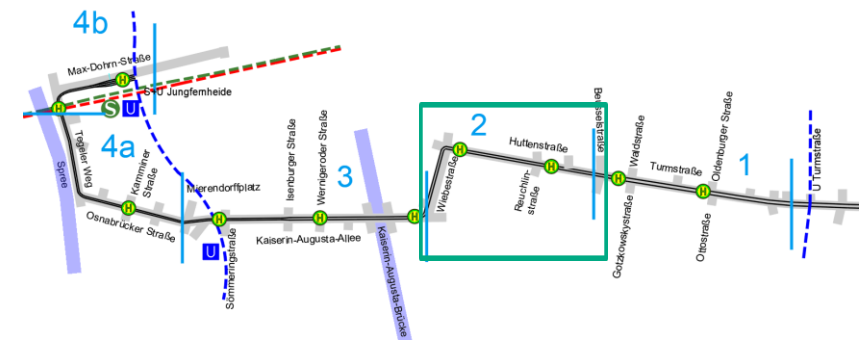
Planung straßenbündiger Bahnkörper (freie Strecke)



Stand der Planung - Abschnitt 2

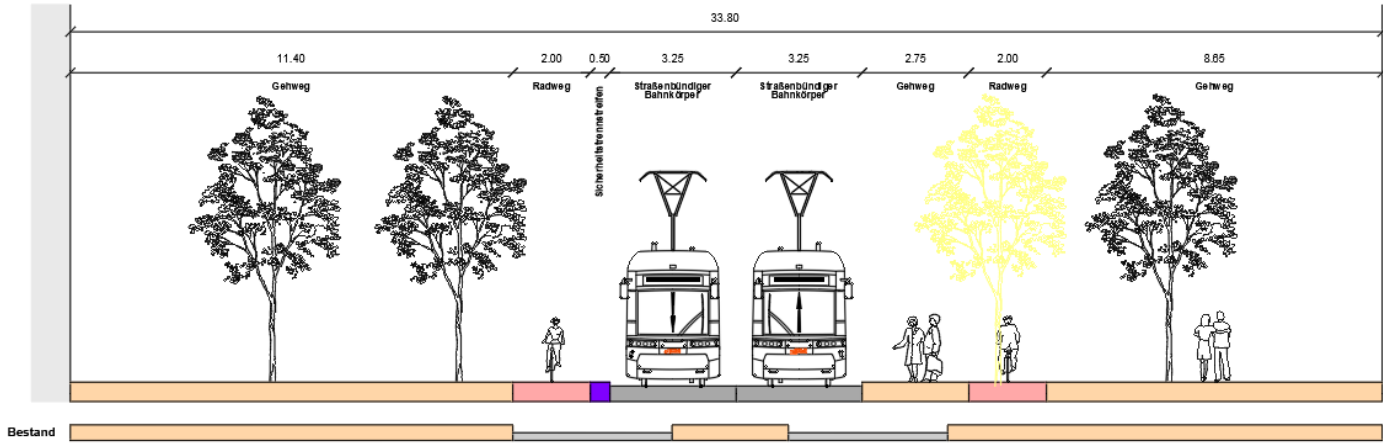
- Lösungsansatz: straßenbündige Führung der Straßenbahn als Pulkführer mit zusätzlicher Priorisierung an den Knotenpunkten



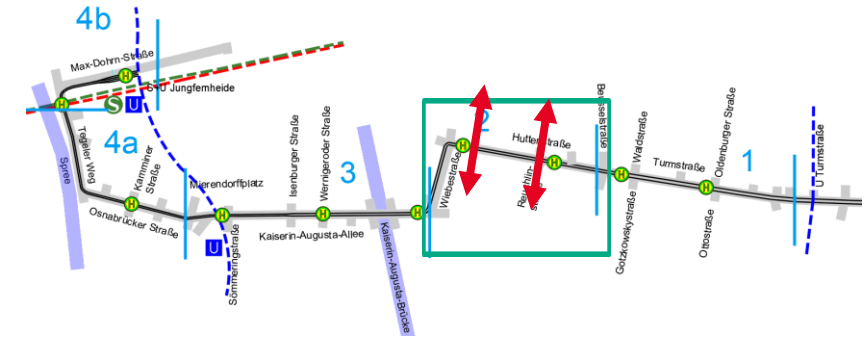
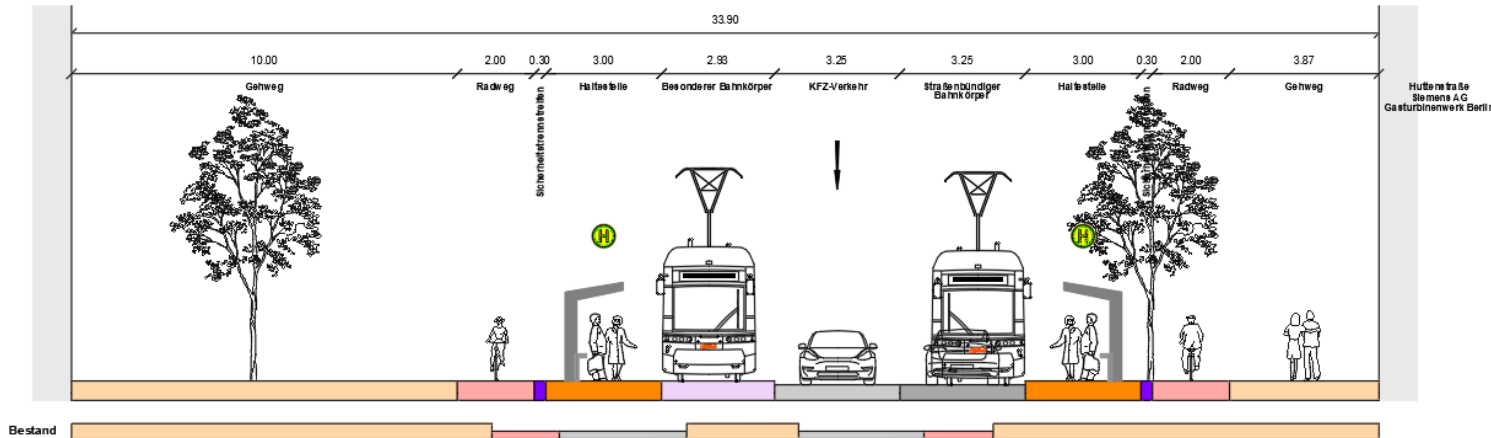


- Visualisierung Lösungsansatz für straßenbündige Führung
- Huttenstraße Blickrichtung West in Höhe Beusselstraße und Rostocker Straße

Planung straßenbündige Führung (Huttenstraße)



Planung einseitig besonderer Bahnkörper mit Seitenbahnsteigen (Huttenstraße)

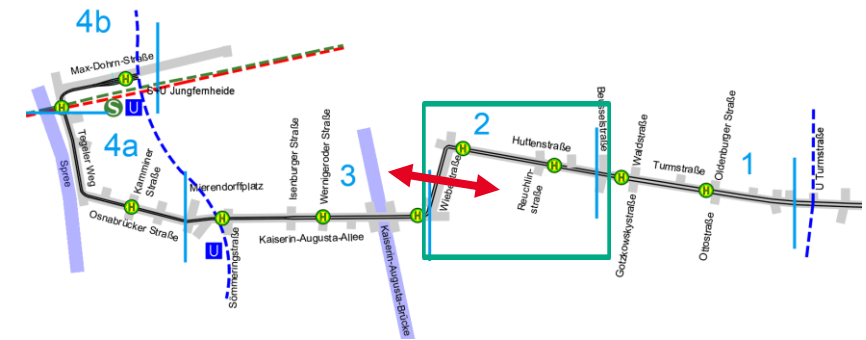
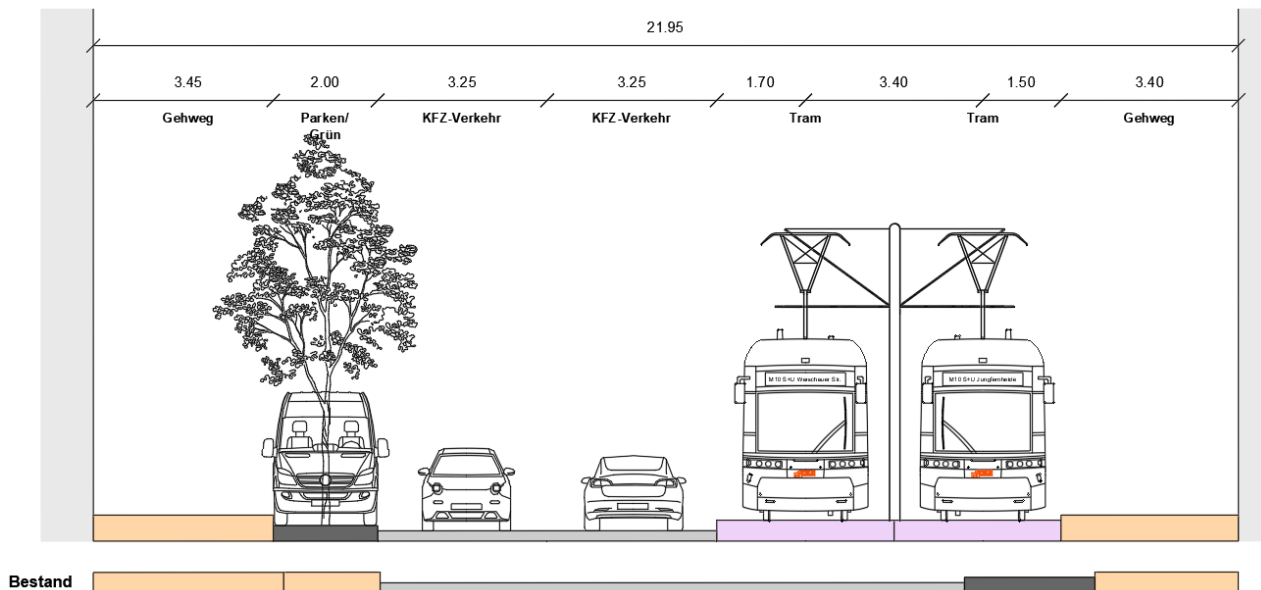


Stand der Planung - Abschnitt 2

Lösungsansatz:

- Straßenbündige Führung der Straßenbahn im Bereich der Huttenstraße
- Haltestellenbereich in Richtung Osten im besonderen Bahnkörper mit dem Ziel die Straßenbahn als Pulkführer an den Knotenpunkten zu priorisieren

Besonderer Bahnkörper in Seitenlage (Wiebestraße)



Stand der Planung - Abschnitt 2

Lösungsansatz:

- Besonderer Bahnkörper der Straßenbahn in Seitenlage entlang der Wiebestraße aufgrund der notwendigen Ausweichroute der Turbinentransporte
- Zufahrtsmöglichkeiten zur Firma Koll 2000 Bauräger GmbH und Klarenbachstraße über die Gleise weiterhin möglich
- Ruhender Verkehr auf westlicher Seite kann beibehalten werden

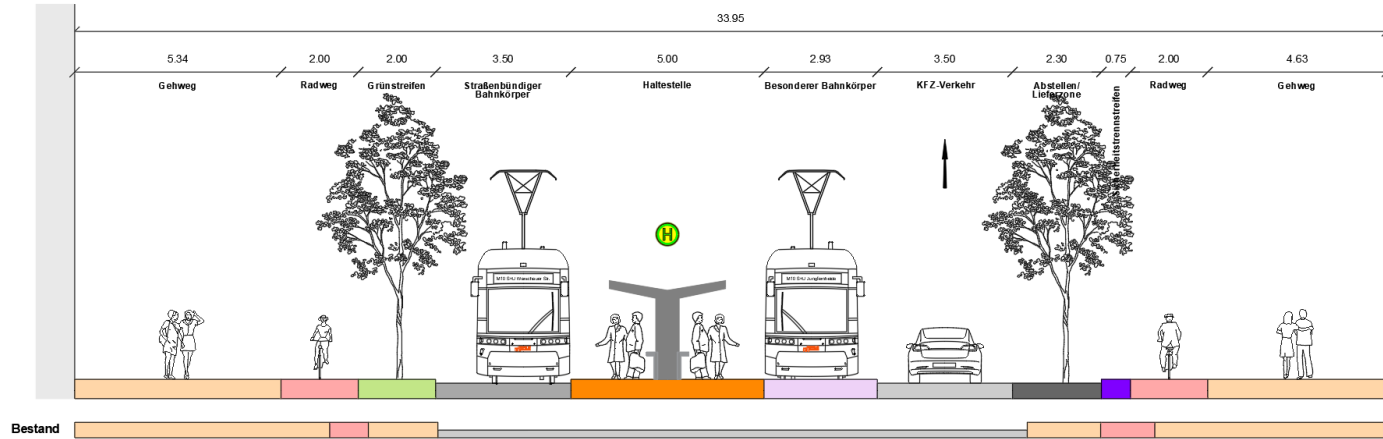


Bestandssituation - Abschnitt 3

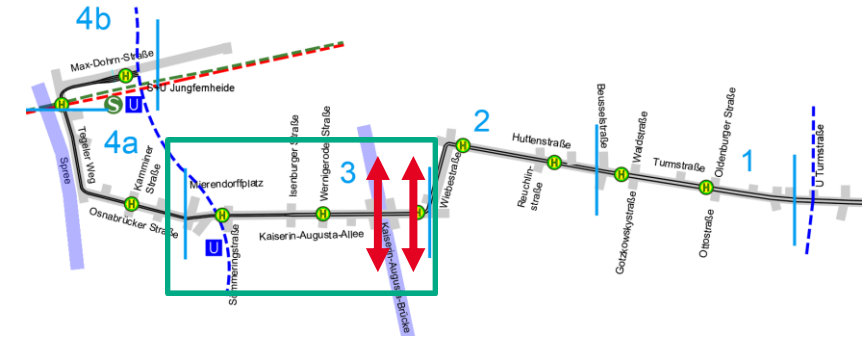
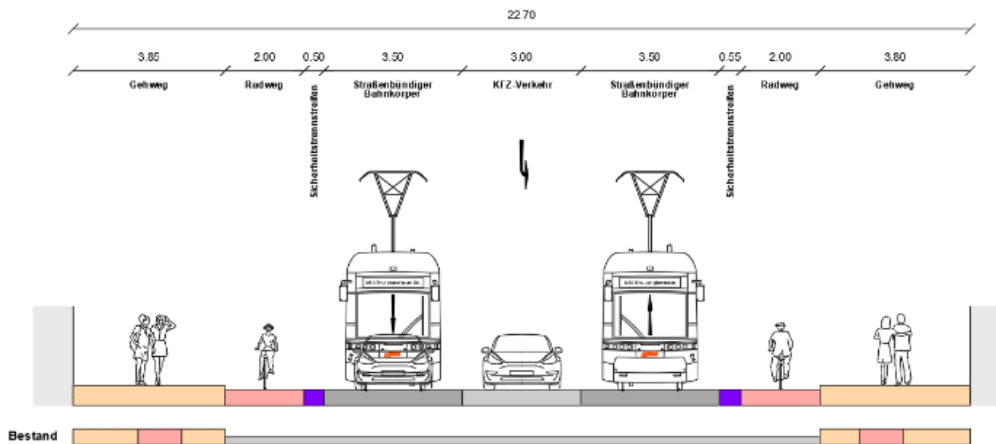
- Geschäftsstraße mit Einzelhandelsläden und Läden des täglichen Bedarfs
- Gehweg wird als Aufenthaltsfläche und für Außengastronomie genutzt
- Baumbestand stadtbildprägend
- Querung des Kanals über Bestandsbauwerk Kaiserin-Augusta-Brücke
- Geschwindigkeit: 30 - 50 km/h
- Mierendorffplatz mit Berücksichtigung Denkmalschutz
- Verknüpfung zum U-Bahnhof Mierendorffplatz beachten



Planung einseitig besonderer Bahnkörper – Mittelbahnsteig



Planung straßenbündig mit gesondertem Linksabbieger (Kaiserin-Augusta-Brücke)

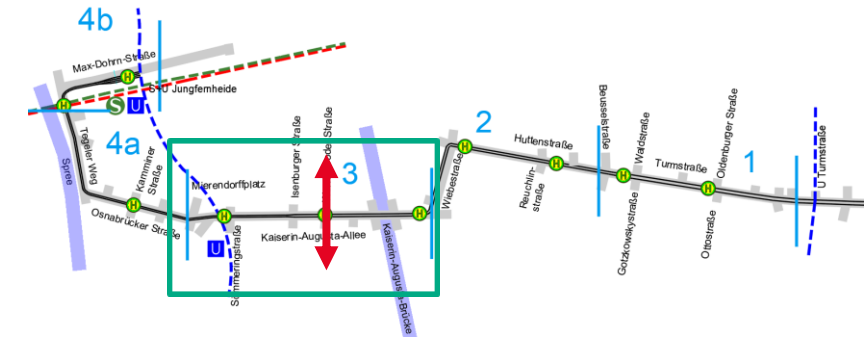
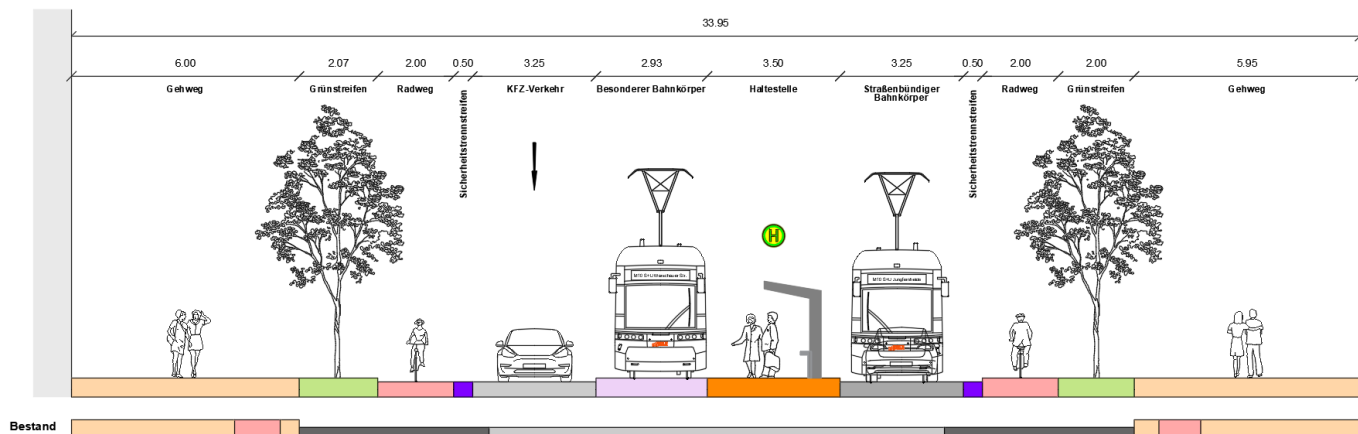


Stand der Planung – Abschnitt 3

Lösungsansatz:

- straßenbündige Führung der Straßenbahn als Pulkführer mit zusätzlicher Priorisierung an den Knotenpunkten
- Straßenbahn im Haltestellenbereich mit besonderem Bahnkörper
- Ziel: Beibehaltung der Seitenbereiche einschließlich des Baumbestandes

Planung einseitig besonderer Bahnkörper mit versetztem Mittelbahnsteig (Höhe Wernigeroder Straße)

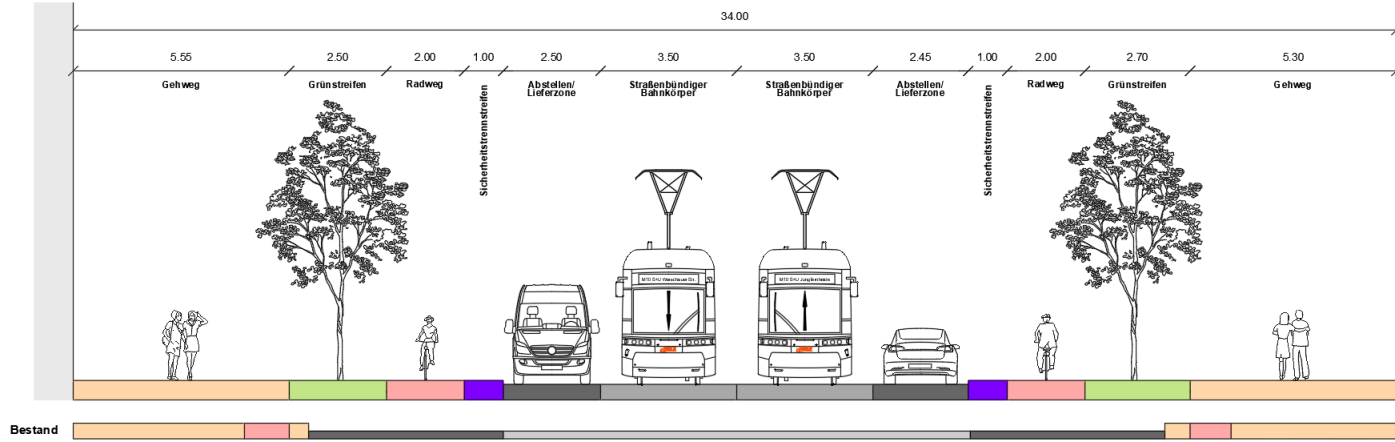


Stand der Planung - Abschnitt 3

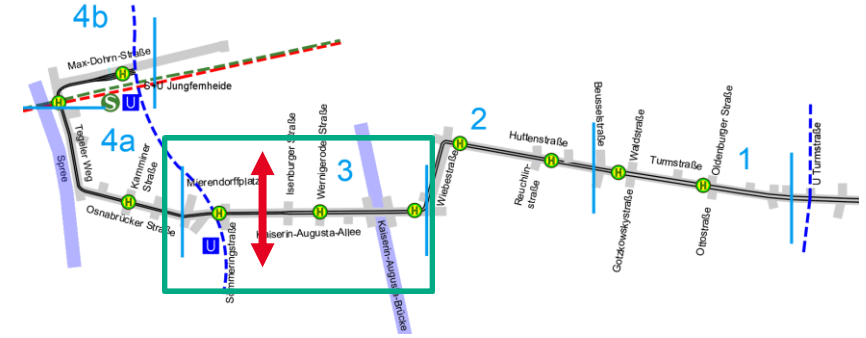
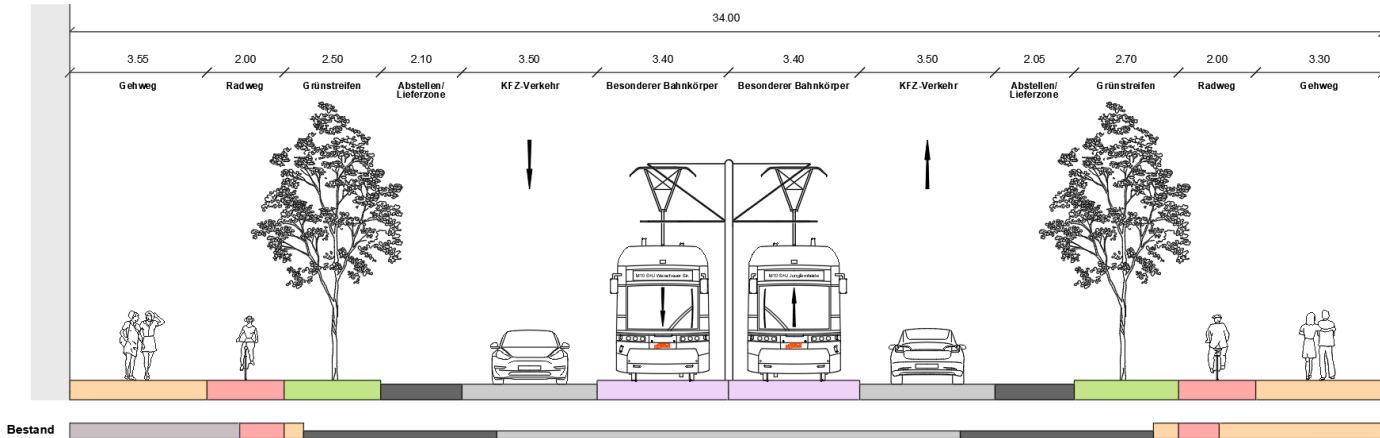
Lösungsansatz:

- straßenbündige Führung der Straßenbahn als Pulkführer mit zusätzlicher Priorisierung an den Knotenpunkten
- Straßenbahn im Haltestellenbereich im besonderen Bahnkörper
- Beibehaltung der Seitenbereiche einschließlich des Baumbestandes
- Radverkehr als separate Wegführung zwischen Baumreihe und Kfz/Straßenbahn-Fahrspur

Planung freie Strecke - straßenbündiger Bahnkörper (zwischen Wernigeroder Str. und Mierendorffplatz)



Planung freie Strecke - besonderer Bahnkörper in Mittellage (zwischen Wernigeroder Str. und Mierendorffplatz)

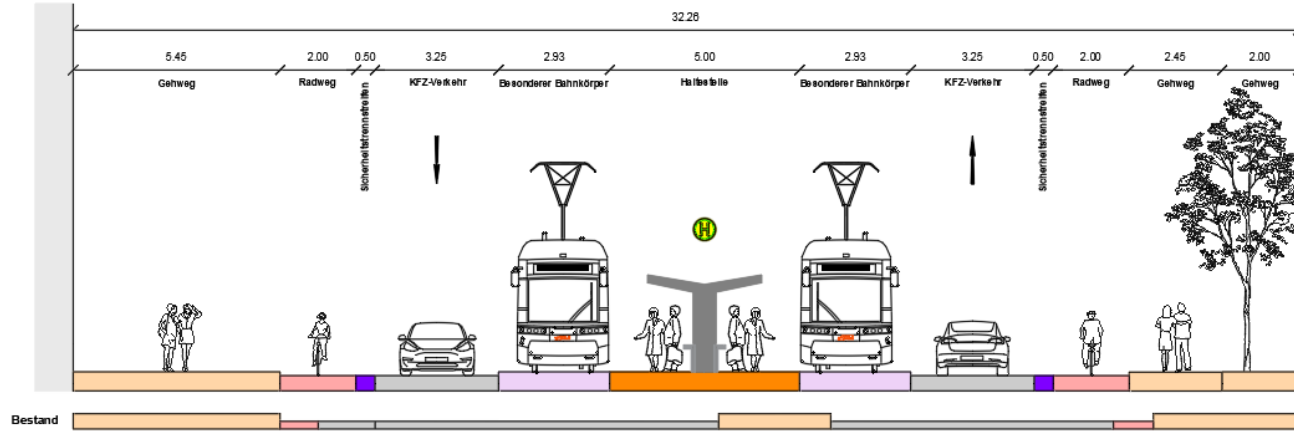


Stand der Planung - Abschnitt 3

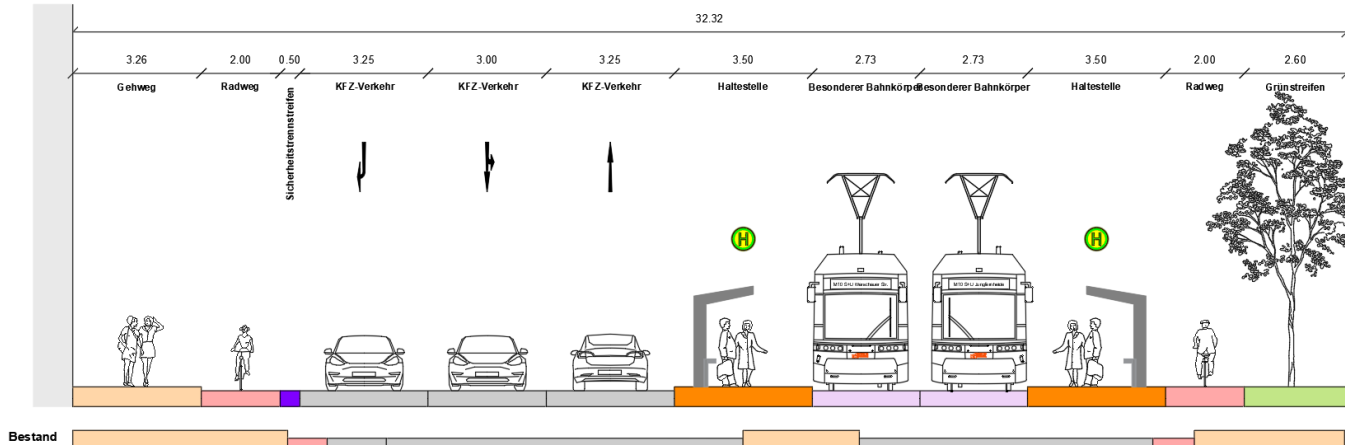
Lösungsansatz:

- Gegenüberstellung der Lösung besonderer Bahnkörper und straßenbündige Führung mit unterschiedlicher Radwegführung

Planung besonderer Bahnkörper am Mierendorffplatz mit Mittelbahnsteig



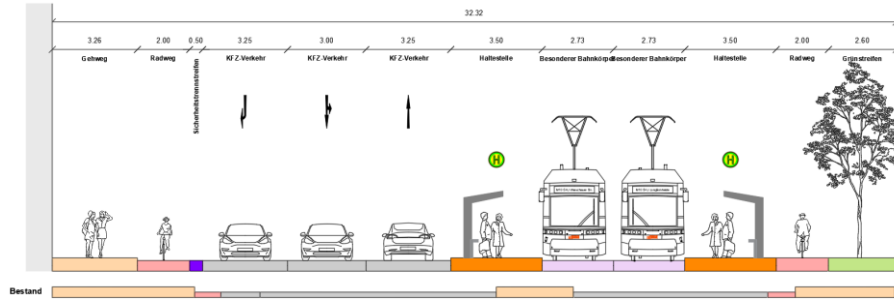
Planung besonderer Bahnkörper in Seitenlage mit Seitenbahnsteig (Mierendorffplatz)



Stand der Planung - Abschnitt 3

Lösungsansatz:

- Straßenbahn in Mittellage mit Mittelbahnsteig und 2 separaten Kfz-Spuren
- Straßenbahn in Seitenlage mit Seitenbahnsteigen (Integration des Bahnsteigs in den Gehwegbereich) und 3 separate Kfz-Spuren



Stand der Planung - Abschnitt 3

Lösungsansatz:

- Straßenbahn in Seitenlage mit Seitenbahnsteigen (Integration des Bahnsteigs in den Gehwegbereich) und 3 separate Kfz-Spuren

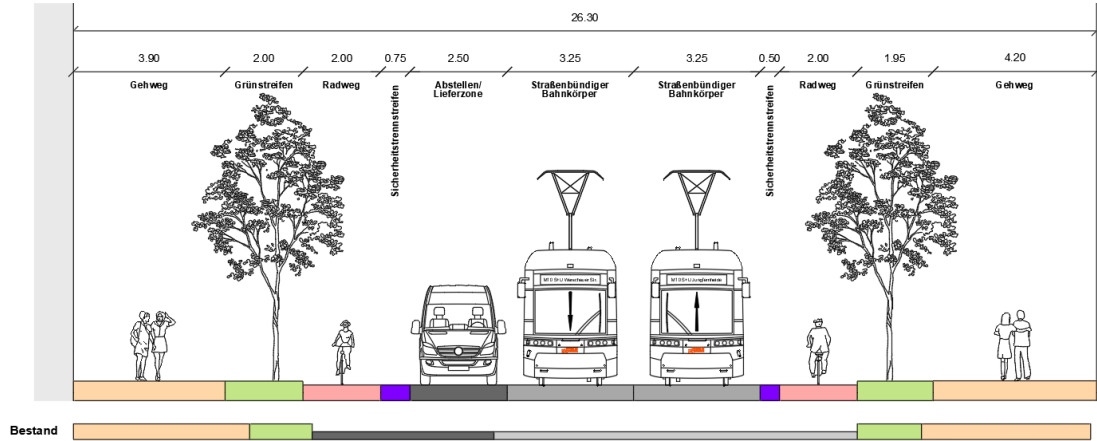




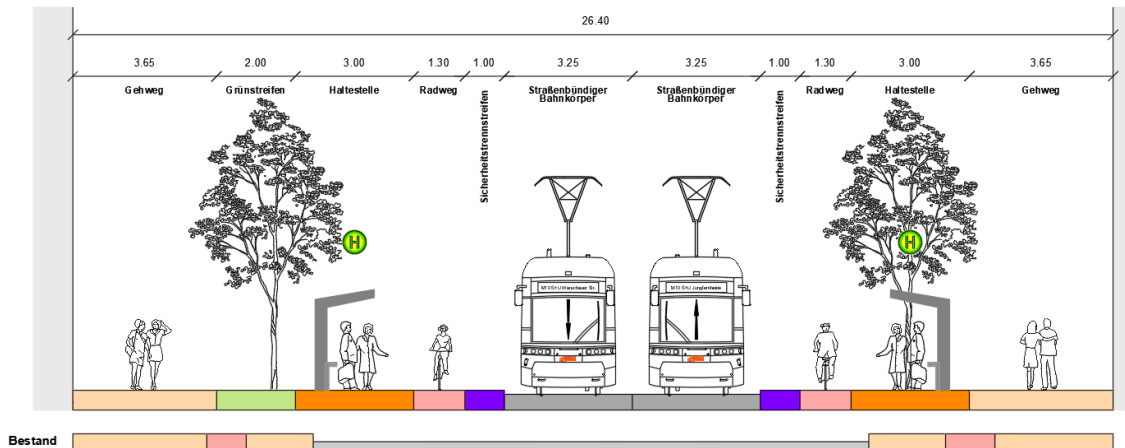
Bestandssituation - Abschnitt 4a

- Osnabrücker Straße: örtliche Geschäftsstraße mit Wohnen
- Tegeler Weg: Verbindungsstraße mit 2 Kfz-Spuren je Fahrtrichtung und Mittelstreifen mit Parkmöglichkeit
- Hohe Kfz-Belastung im Tegeler Weg

Lösung 1: Freie Strecke Planung straßenbündiger Führung mit Lieferzone (Osnabrücker Straße Höhe Supermarkt)



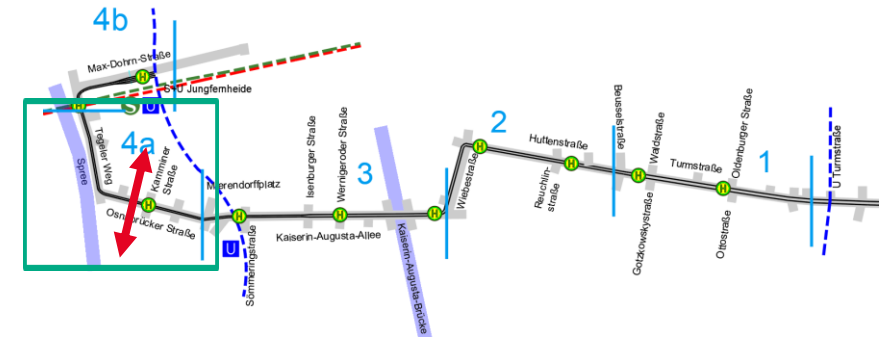
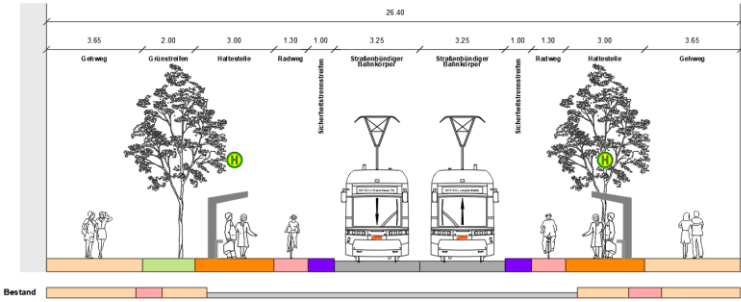
Lösung 2: Planung straßenbündiger Bahnkörper mit Kaphaltestelle in Seitenlage (Höhe Kamminer-/ Herschelstraße)



STAND DER PLANUNG - ABSCHNITT 4a

Lösungsansatz:

- straßenbündige Führung mit breiter Lieferzone für Lkw im Straßenraum
- straßenbündige Führung mit Haltestellenkaps in Seitenlage und verringerten Radwegbreiten im Haltestellenbereich



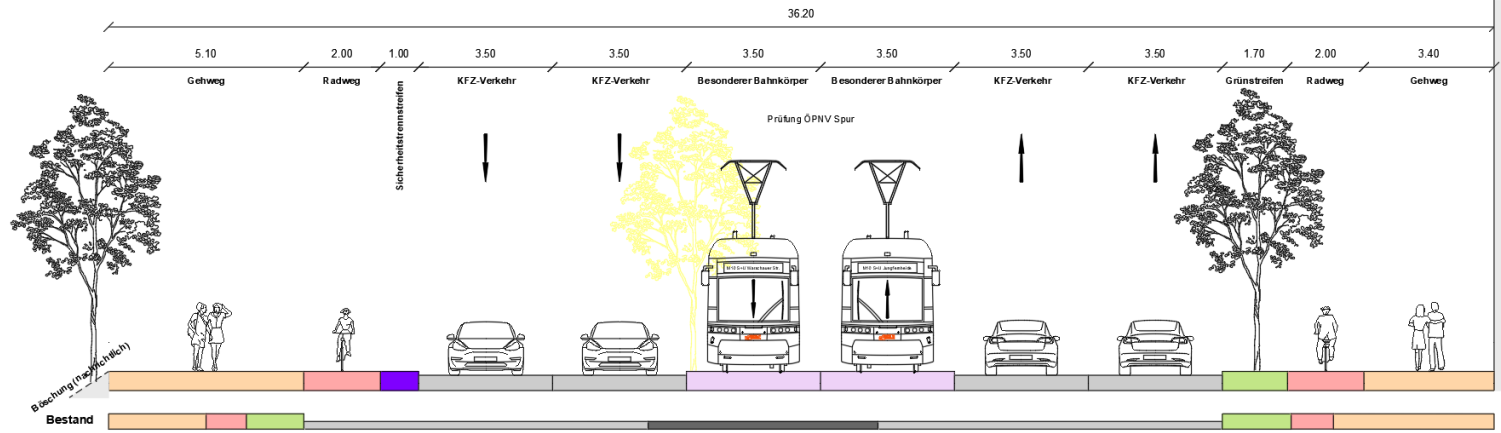
STAND DER PLANUNG - ABSCHNITT 4a

Lösungsansatz:

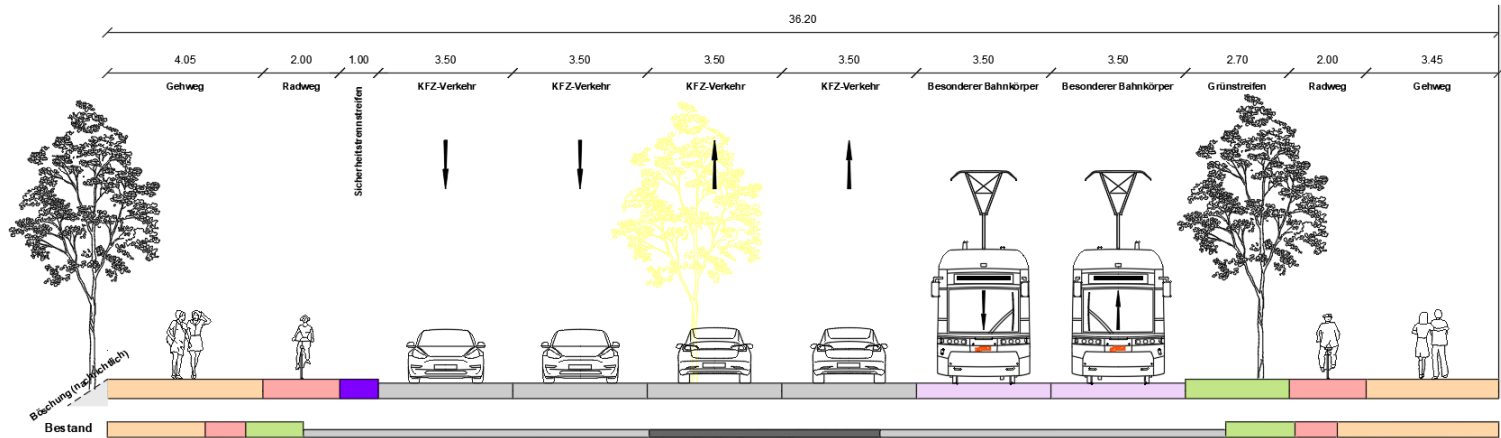
- straßenbündige Führung mit Kaphaltestelle in Seitenlage und verringerten Radwegbreiten im Haltestellenbereich



Lösung 1: Planung besonderer Bahnkörper in Mittellage (Tegeler Weg)



Lösung 2: Planung besonderer Bahnkörper in Seitenlage (Tegeler Weg)



STAND DER PLANUNG - ABSCHNITT 4a

Lösungsansatz:

- Lösung 1: besonderer Bahnkörper mit Führung in Mittellage zwischen den Kfz-Spuren
- Lösung 2: besonderer Bahnkörper mit Führung in östlicher Seitenlage

06

DISKUSSION

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung in die Veranstaltung
- 3 Interview mit Herrn Reupke
- 4 Kurzumfrage
- 5 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- 6 Diskussion

Online-Beteiligung vom 15.04.2021 bis 29.04.2021

www.mein.berlin.de

<https://mein.berlin.de/projekte/strassenbahn-turmstrasse-jungfernheide/>

- 15.04.2021: Upload der Präsentation
- Beteiligung: 2 Wochen lang nach der Informationsveranstaltung
Möglichkeit für Anregungen, Kommentare und Feedback zur
Straßenbahnplanung



Dokumentation der Veranstaltung

Auf der Internetseite der SenUVK (ca. Mitte Mai)

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/turmstrasse/>

Dokumentation zusammen mit Antworten auf gebündelte Fragen der heutigen Veranstaltung (FAQs)

Verkehrsplanung

Fußverkehr

Radverkehr

Öffentlicher
Personen-
nahverkehr

Ausbau

Berliner S-Bahn

Elektro-Busse

Projekte in
Planung

Projekte in
Umsetzung

Planfeststellungs-
verfahren

Nahverkehrsplan

Qualität im Berliner
ÖPNV

S-Bahn-Verträge

Technische

Straßenbahn-Netzerweiterung über die Turmstraße hinaus



Hintergrund
Die im August 2015 in Betrieb genommene Straßenbahn-Neubaustrecke zum Hauptbahnhof erzielt hohen Zuspruch bei den Fahrgästen und fördert die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV. Derzeit wird mit Hochdruck an der weiteren Verlängerung dieser Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof bis zum U-Bahnhof Turmstraße gearbeitet. Im Hinblick auf die langfristige Netzentwicklung ist aber auch der Endpunkt an der Turmstraße nur als Zwischenschritt zu betrachten.
Im aktuellen ÖPNV-Bedarfsplan 2019-2023 und im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist

Vielen Dank.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN

