



STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE TURMSTRASSE - JUNGFERNHEIDE

Zahlen, Daten, Fakten

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Abteilung IV - Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/umvk/

BILDNACHWEISE

Titelbild: Rambøll Group
Seite 2: Rambøll Group
Seite 3: SenUMVK
Seite 4: Rambøll Group
Seite 5: Rambøll Group
Seite 7: Rambøll Group

STAND

12/2022

Projektbeschreibung

Die Straßenbahnneubaustrecke zwischen Turmstraße (U-Bahnhof) und dem Bahnhof Jungfernheide (Regional-, S- und U-Bahn) ist eines der wichtigsten Nahverkehrsprojekte Berlins. Die Straßenbahn verbindet zukünftig die Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf und stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung für Moabit und Charlottenburg-Nord dar. Die 3,8 Kilometer lange Strecke erschließt das Stadtteilzentrum Moabits über die Turmstraße – Huttenstraße und bindet im westlichen Moabit tausende Arbeitsplätze an, verläuft über die Kaiserin-Augusta-Allee und Osnabrücker Straße auf der Mierendorffinsel und endet nördlich des Bahnhofs Jungfernheide.

Mit der Straßenbahn-Netzerweiterung entstehen neue, schnelle Direktverbindungen zwischen Moabit und Prenzlauer Berg und eine direkte Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs. Die Straßenbahn wird leistungsfähiger und bequemer sein als die heutigen Busse.

Aktueller Planungsstand

Das Projekt wird gemeinsam durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK), die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und der Ingenieurgemeinschaft Rambøll Group/KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH geplant. Das Straßenbahnprojekt ist nach §28 PBefG planfeststellungsrelevant. Voraussichtlich Ende 2023 soll das förmliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Abbildung 1: Visualisierung Kaiserin-Augusta-Allee



Ziele der Vorplanungsphase

Für die Vorplanungsphase können konkrete Ziele für ein Planungskonzept verfasst werden. Diese sind u.a.:

- gemeinsame Abstimmungen der Projektzielvorstellungen auf die öffentlich-rechtlichen Randbedingungen sowie Planungen Dritter
- Untersuchen von Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Umweltverträglichkeit
- Erarbeiten eines Planungskonzepts einschließlich Untersuchung von unterschiedlichen Varianten nach gleichen Anforderungen mit zeichnerischer Darstellung und Bewertung

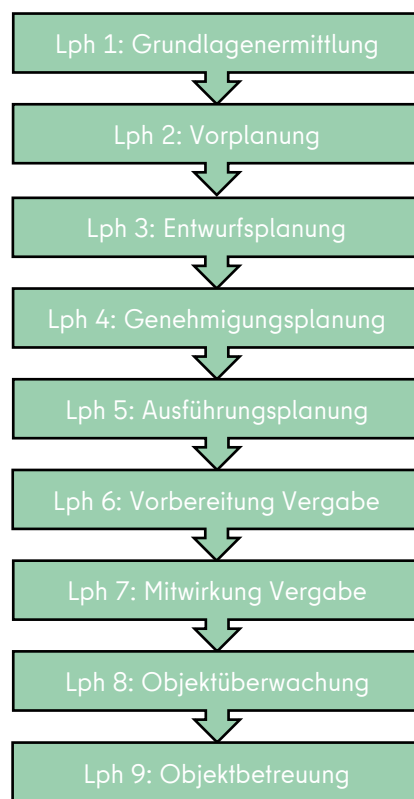
Die Ziele der Vorplanungsphase wurden im April 2021 in einer Online-Informationsveranstaltung vorgestellt und diskutiert. Im Anschluss konnte über die Plattform mein.Berlin kommentiert werden. Alle Anregungen und Hinweise wurden geprüft, abgewogen und so weit möglich berücksichtigt.

Weitere Informationen zum aktuellen Planungsstand finden Sie auf der Website der SenUMVK: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-umsetzung/turmstrasse/>

Was sind die Projektphasen

Das Projekt wird nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in 9 Leistungsphasen untergliedert.

Abbildung 2: Übersicht Leistungsphasen



Die Leistungsphasen Lph 1-Lph 4 dienen der Erstellung der Planunterlagen. Die Leistungsphase 1 prüft die grundsätzliche Machbarkeit der Straßenbahnneubaustrecke und empfiehlt eine planerisch zu bevorzugende Trasse nach einer umfangreichen Untersuchung aller sich aufdrängenden Trassenvarianten. Dies findet in einem standardisierten Verfahren statt.

Die Leistungsphase 2 prüft auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Trasse verschiedene Konzepte der zukünftigen Straßenraumgestaltung. Die Betrachtung der Straßenraumgestaltung findet „von Hauskante zu Hauskante“ statt und umfasst alle Verkehrsträger. Eine planerisch zu bevorzugende Variante der konzeptionellen Straßenraumaufteilung wird ermittelt. Dies findet in einem standardisierten Verfahren statt.

Die Leistungsphase 3 prüft die technische Umsetzbarkeit und die notwendigen Gutachten (u.a. Lärm-/Erschütterungsgutachten und Umweltgutachten) für die Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) werden erstellt.

Die Leistungsphase 4 bündelt alle Planunterlagen, so dass das Ergebnis mit dem Antrag des Vorhabenträgers (die BVG) der Anhörungsbehörde zugeleitet wird. Die Anhörungsbehörde prüft die Unterlagen und veranlasst danach umgehend deren öffentliche Auslegung in der Regel in den vom Vorhaben betroffenen Bezirken zu jedermanns Einsicht. Die fristgerechten Ein-

wendungen der Bürger/-innen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange werden in einem nicht öffentlichen Termin erörtert. Die Anhörungsbehörde gibt zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme ab und leitet diese mit den Stellungnahmen der Behörden und der Vereinigungen sowie den nicht erledigten Einwendungen der Planfeststellungsbehörde zu.

Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet die eigentliche Verwaltungsentscheidung, den Planfeststellungsbeschluss. Der mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehene Planfeststellungsbeschluss wird zugestellt und ausgelegt. Er unterliegt der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung. (siehe auch: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/planfeststellungen/beschluss-ablauf-und-zustaendigkeiten/>)

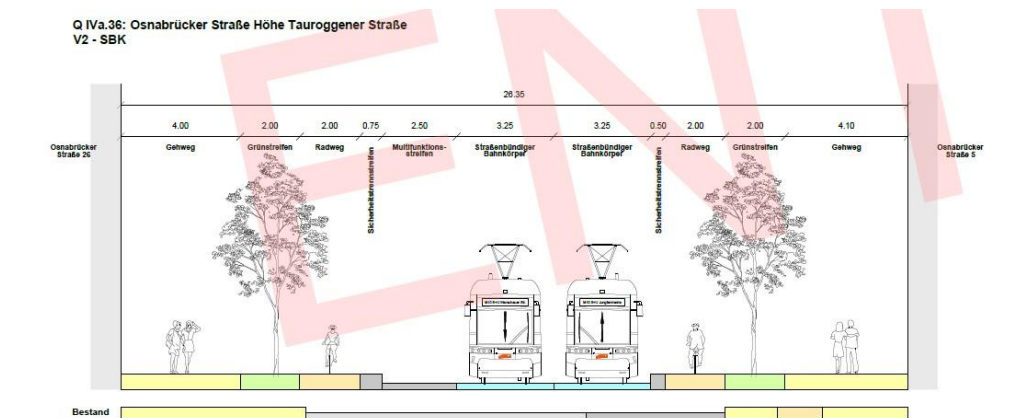
Nach positivem Bescheid des Planfeststellungsbeschlusses folgen die Leistungsphasen Lph 5-Lph 9: die Erarbeitung der Ausführungsplanung, der Ausschreibungsunterlagen, Ausschreibung der benötigten Bauleistungen, Bauausführung sowie Überwachung bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke.

Welche Führungsformen der Straßenbahn im Allgemeinen gibt es?

Gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) wird zwischen dem straßenbündigen, besonderen und unabhängigen Bahnkörper unterschieden. Im innerstädtischen Bereich ist vor allem die Unterscheidung zwischen straßenbündiger Bahnkörper und besonderer Bahnkörper relevant:

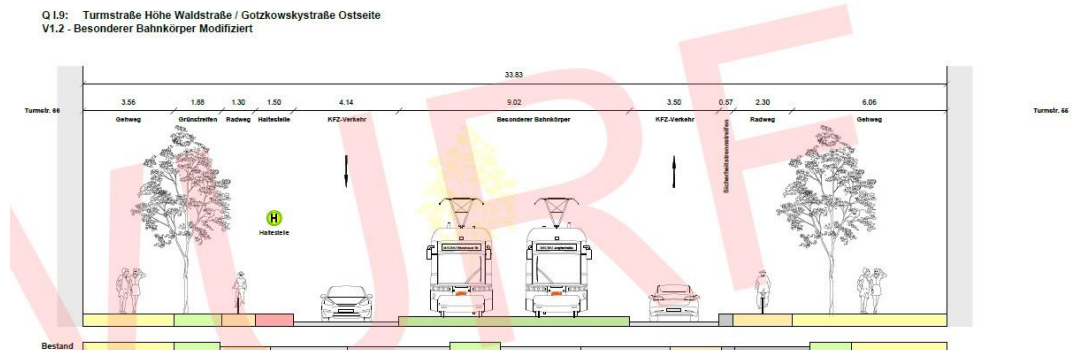
- Der straßenbündige Bahnkörper zeichnet sich dadurch aus, dass die Züge am Straßenverkehr teilnehmen und damit die Vorschriften der StVO (Straßenverkehrsordnung) beachten müssen (§55 (1) BOStrab). Eine straßenbündige Führung weist einen geringen Flächenbedarf auf. Aufgrund dessen, dass der Bahnkörper überfahrbar ist, sind große Kraftverkehrsstärken möglich. Nachteilig wirken sich vor allem die Störungen im Betriebsablauf der Straßenbahnen durch den Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr) aus (Parken, Stau, Überholen, Abbiegen).

Abbildung 3: Querschnitt Osnabrücker Straße



- Der besondere Bahnkörper befindet sich im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, ist vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine oder Hecken oder Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse baulich abgetrennt. Damit wird erreicht, dass der MIV den Betriebsablauf der Straßenbahnen nicht mehr direkt beeinflusst. Es treten im Vergleich zum straßenbündigen Bahnkörper geringere Störungen im Betriebsablauf der Straßenbahn auf. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird gestärkt und bevorzugt.

Abbildung 4: Querschnitt Turmstraße



An welchen Stellen wir die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers im Projekt untersucht?

In allen Streckenabschnitten die eine Straßenraumbreite zur Anordnung eines besonderen Bahnkörpers unter Berücksichtigung der Bereiteten aller weiteren Verkehrsmittel aufweisen, werden Konzepte zur zukünftigen Straßenraumaufteilung untersucht. Im Projekt konnte dieses Kriterium nur für die Osnabrücker Straße nicht erfüllt werden. Durch Spezifizierung der Anforderungen im Straßenraum können weitere Streckenabschnitte mit besonderen Bahnkörper herausfallen. Zum jetzigen Planungsstand können grundsätzlich in der Turmstraße, in der Wiebestraße, am Mierendorffplatz und Tegeler Weg besondere Bahnkörper für die Straßenbahn eingerichtet werden.

Abbildung 5: Visualisierung Mierendorffplatz



Wie würde sich eine straßenbündige Führung in der Turmstraße auswirken?

Die Turmstraße stellt einen Stadtraum mit hohen und vielfältigen Ansprüchen dar. Dabei ist diese das Stadtteilzentrum von Moabit und weist Charakteristiken einer Geschäftsstraße auf: Fußverkehr (längs und quer), punktuelle Lade- und Lieferbedarfe. Die Gehwege und Begrünung der Turmstraße sind abschnittsweise in den vergangenen Jahren saniert und aufgewertet worden. Zusätzlich wurde ein Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn geschaffen und Gehwegvorstreckungen an Knotenpunkten erstellt. Bereits heute erschließen mind. 3 Buslinien die Turmstraße für den öffentlichen Personennahverkehr. In Zukunft soll die Straßenbahnlinie M10 die Buslinie M27 ersetzen und im 5 Minuten-Takt verkehren. Das stellt eine deutliche Aufwertung des ÖPNV in der Turmstraße dar, die Erreichbarkeit der Geschäftsstraße und anliegenden Wohngebiete in Richtung Berliner Hauptbahnhof, Berlin-Mitte und Prenzlauer Berg wird verbessert. Die Verkehrsprognose für 2030 zeigt für die Turmstraße Verkehrsstärken in Höhe von bis zu 15.800 Kfz/24h auf. Die Turmstraße bleibt für die Geschäfte und Erreichbarkeit der Wohnquartiere für den Kfz-Verkehr wichtig. Alle Belange an die Turmstraße wurden in einem zweistufigen Verfahren mit insgesamt vier verschiedenen Varianten der konzeptionellen Straßenraumaufteilung geprüft, untersucht, bewertet und abgewogen. Dabei sieht die Untersuchungsvariante 1.2 eine abschnittsweise Separierung der verschiedenen Verkehrsträger vor: Gehwege inkl. (bestehender) Baumscheiben, getrennte Radverkehrsanlagen, Kfz-Fahrstreifen und besonderen Bahnkörper für den ÖPNV (Straßenbahn) sowie punktuelle Lade- und Liefermöglichkeiten. Im Abschnitt zwischen der Oldenburger Straße und Emdener Straße soll eine zentrale Haltestelle liegen. Hier soll der ÖPNV und Kfz-Verkehr in einer gemeinsamen Spur liegen. Die dadurch gewonnenen Flächen können zugunsten breiterer Gehwege und Warteflächen der Fahrgäste verwendet werden. Die Untersuchungsvariante 1.2 zeigt einen Kompromiss auf, welcher dennoch die Regemaße aller Verkehrsträger einhalten kann.

Wieso muss in den bestehenden Straßenraum eingegriffen werden?

Warum müssen Straßenbäume gefällt werden?

Verkehrsplanung kommt nicht ohne die Prüfung der Veränderung der bestehenden Strukturen aus, da sich die Anforderungen an den Straßenraum mit der Zeit verändern. Größere Veränderungen kommen insbesondere dann zu Stande, wenn ein neues Verkehrsmittel in den Straßenraum integriert werden soll und die Flächenansprüche geändert werden sollen. Planungsprämisse ist, dass die Eingriffe in die bestehenden Seitenräume so gering wie möglich bei der Neuplanung ausfallen sollen. Baumfällungen sollen auf ein notwendiges Minimum begrenzt werden. Die Bäume in den Seitenräumen können nach derzeitigen Planungsstand weitestgehend erhalten werden, lediglich in den beiden Mittelstreifen der Turmstraße und Tegeler Weg sind Baumfällungen vorgesehen. In den weiteren Planungsphasen wird konkretisiert, wie die Eingriffe in den Baumbestand reduziert werden können, wie viele Ersatzpflanzungen durchgeführt werden und wo diese möglichst bestandsnah ersetzt werden können. Auf dem ca. 600 m langen Abschnitt der Turmstraße sollen nach derzeitigen Planungsstand ca. 20 Bäume in den Seitenbereichen entfallen, eine Minimierung der Baumeingriffe ist derzeit in Prüfung. Ein Erhalt der Bäume wird grundsätzlich angestrebt. Auf dem Abschnitt der Turmstraße zwischen Bremer Straße und Waldstraße kann nach derzeitigen Planungsstand eine Fläche von ca. 202 m² gegenüber dem heutigen Bestand in den Seitenbereich geschaffen werden. Diese zusätzlichen Flächen können Neupflanzungen von Bäumen, Fahrradständer und weitere Sondernutzungen (Außengastronomie) aufnehmen.

Abbildung 6: Visualisierung Turmstraße



Wie viele Haltestellen sind geplant und wie sollen diese gestaltet sein?

Für die 3,8 km lange Strecke sind insgesamt 10 neue Haltestellen geplant. Alle Haltestellen sollen überdachte Fahrgastunterstände, Sitzmöglichkeiten und Fahrplanauskünfte erhalten. Die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit werden erfüllt. Die geplanten Haltestellen „Oldenburger Straße“, „Mierendorffplatz“ und „S+U-Jungfernheide“ sollen eine besondere Integration in die vorhandenen Stadträume erhalten. Diese Haltestellen eint eine zukünftige platzähnliche Gestaltungssituation.

Sind Streckenerweiterungen geplant?

In der Leistungsphase 1 - Grundlagenermittlung wurde der Abzweig der Straßenbahn von der Turmstraße bis zum Virchow-Klinikum im Wedding untersucht. Eine planerisch zu bevorzugende Trassenführung über die Beusselstraße wurde empfohlen. Die geplante Haltestelle „Turmstraße/Beusselstraße“ berücksichtigt diesen zukünftigen Trassenabzweig. Weitere Berücksichtigung in der Trassierung finden die geplanten Straßenbahnstrecken des Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023: Turmstraße - Zoologischer Garten, Mierendorffplatz - Luisenplatz und Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz.

Wie und welche Beteiligung bzw. Information findet statt?

In 2017 fand eine erste Öffentlichkeitsveranstaltung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG statt. 2021 eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung mit anschließender Beteiligungsmöglichkeit über das Portal mein.Berlin. Darüber hinaus sind insgesamt drei Veranstaltungen mit Akteuren entlang der Strecke erfolgt, zuletzt im Juli 2022. Anregungen und Hinweise zur Planung werden geprüft, abgewogen und anschließend sukzessive in die Planunterlagen aufgenommen.



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/umvk
twitter.com/senumvkberlin
[instagram.com/senumvkberlin](https://www.instagram.com/senumvkberlin)

Berlin, 12/2022