

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Häntsch (CDU)

vom 12. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2024)

zum Thema:

**Straßenbahnneubau zwischen Turmstraße und U- und S-Bahnhof
Jungfernheide**

und **Antwort** vom 31. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Februar 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Stefan Häntsch (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17865
vom 12. Januar 2024
über Straßenbahnneubau zwischen Turmstraße und U- und S-Bahnhof Jungfernheide

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Angesichts des gerade gefassten Senatsbeschlusses zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 vom U- und S-Bahnhof Jungfernheide über den ehemaligen Flughafen Tegel bis zum Kurt-Schumacher-Platz: Wie weit sind die Pläne vorangekommen, die Straßenbahnlinie M 10 zwischen U-Bahnhof Turmstraße und U- und S-Bahnhof Jungfernheide weiter auszubauen?

Antwort zu 1:

Das Projekt befindet sich in der technischen Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphase 3) und wird für das notwendige Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Frage 2:

Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Antwort zu 2:

In Abhängigkeit des Planfeststellungsverfahrens soll nach jetzigem Kenntnisstand ab 2027 voraussichtlich der Bau der Straßenbahnstrecke beginnen.

Frage 3:

Wie lange werden die Bauarbeiten dann voraussichtlich dauern?

Antwort zu 3:

Es wird mit einem Bauzeitraum von mindestens ca. zwei Jahren gerechnet.

Frage 4:

Wie ist der genaue Zeitplan für die einzelnen Streckenabschnitte vom U-Bahnhof Turmstraße bis hin zum U- und S-Bahnhof Jungfernheide? (Bitte soweit möglich detailliert darlegen).

Antwort zu 4:

Nach derzeitigen Stand soll die gesamte Strecke voraussichtlich in der Zeit 2027-2029 gebaut werden. Der detaillierte Bauablaufplan wird im weiteren Planungsprozess erarbeitet.

Frage 5:

Ist es zutreffend, dass bei der Auswahl der Streckenführungen insgesamt sechs Hauptvarianten geprüft wurden und die Entscheidung dann die Wahl auf die Variante V3-7 (3-1m – 3-7) gefallen ist?

Antwort zu 5:

Ja.

Frage 6:

Wenn 5. ja, wann und durch wen wurde die Variante V3-7 (3-1m – 3-7) beschlossen?

Frage 15:

Inwieweit zeigt sich der Senat offen dafür, einer anderen Streckenführungsvariante jetzt noch den Vorzug zu geben, die deutlich weniger Anwohnerinnen und Anwohner mit Lärmemissionen belasten würde als die Variante V3-7 (3-1m – 3-7)?

Antwort zu 6 und 15:

Die Fragen 6 und 15 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Berliner Senat hat mit Beschluss vom 17.12.2019 das Ergebnis der umfassenden Untersuchung zur planerisch zu bevorzugenden Trassenvariante (V3-7) bestätigt und damit die Variantenauswahl abgeschlossen.

Frage 7:

Inwieweit sind bei der geplanten Trassenführung der unter (5.) genannten Variante die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner in der Osnabrücker Straße und der Kaiserin-Augusta-Allee hinsichtlich möglicher Lärmbelastigungen berücksichtigt worden? In welcher Form?

Frage 12:

Welche Rolle haben mögliche Lärmbelastigungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner in der Osnabrücker Straße und der Kaiserin-Augusta-Allee bei der Auswahl der Variante V3-7 (3-1m – 3-7) gespielt?

Antwort zu 7 und 12:

Die Fragen 7 und 12 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Belange der Anwohnenden entlang der Trassenvarianten sind im Rahmen des Trassenvergleiches einbezogen worden. Die von den Trassenvarianten ausgehenden Lärmauswirkungen wurden bewertet. Bei der Planung der Straßenbahnneubaustrecke wird auf eine möglichst gradlinige Streckenführung geachtet, um Lärmerzeugung zu minimieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

Frage 8:

Wann und in welcher Form wurden das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und die BVV-Gremien in die Planungen mit einbezogen?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf ist im Rahmen der Grundlageuntersuchungen in das Projekt einbezogen worden, so dass Vertretende des Bezirksamtes an den projektbegleitenden Arbeitskreisen während der Grundlagenuntersuchung teilgenommen haben. Eine Einbindung der BVV-Gremien ist auf Grund der Zuständigkeiten nach dem Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz (AZG) im Planungsprozess nicht erfolgt.

Frage 9:

Hatte das Bezirksamt Charlottenburg Einwände gegen die bevorzugte Trassenführung (Variante V3-7 (3-1m – 3-7)) dargelegt? Wenn ja, welche Einwände waren das? (Bitte detailliert auflühren.)

Antwort zu 9:

Nein.

Frage 10:

Wann, wie und in welchem Umfang wurden die Anwohnerinnen und Anwohner der Osnabrücker Straße und der Kaiserin-Augusta-Allee an dem Planungsprozess und der Auswahl der zur Durchführung kommenden Varianten beteiligt?

Frage 11:

Welche Einwände wurden seitens der Anwohnerinnen und Anwohner vorgebracht? (Bitte detailliert auflühren.)

Frage 17:

Sollte es zu einem teilweisen oder gar vollständigen Wegfall von PKW-Parkplätzen in der Osnabrücker Straße und/oder Kaiserin-Augusta-Allee kommen, sind die Anwohner diesbezüglich informiert oder angehört worden?

Antwort zu 10, 11 und 17:

Die Fragen 10, 11 und 17 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 17.10.2017 fand in der Reformationskirche in Berlin-Moabit (Beusselstr. 35, 10553 Berlin) im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) eine Dialogveranstaltung statt. An dieser Dialogveranstaltung konnten Bürgerinnen und Bürger sowie Akteure teilnehmen. In der Veranstaltung und im Nachgang konnten online Hinweise zu den vorgestellten Inhalten gegeben werden. Diese Hinweise der Bürgerschaft sind in die abschließende Bewertung eingeflossen.

Im Rahmen einer digitalen Informationsveranstaltung am 14.04.2021 wurde der gegenwärtige Stand der Planung, deren räumliche Auswirkungen und der planerisch zu bevorzugende Streckenverlauf vorgestellt. Teilnehmende hatten auch hier die Möglichkeit, sich mittels Fragen, Hinweisen und Anregungen in die Diskussion einzubringen. Im Anschluss bestand vom 15.04.2021 bis 29.04.2021 die Möglichkeit, weitere Hinweise und Anregungen zum Planungsstand auf der digitalen Beteiligungsplattform mein.berlin.de einzubringen.

Die Dokumentation – auch zu den Einwänden - sowie weitere Informationen sind auf der Internetseite „Straßenbahn-Netzerweiterung über die Turmstraße hinaus - Berlin.de“ (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-umsetzung/turmstrasse/>) einzusehen.

Frage 13:

Ist bei der Auswahl der Variante V3-7 (3-1m – 3-7) berücksichtigt worden, dass eine mögliche Streckenführung, entsprechend der Variante V 3-5 (3-1 – 3-5) entlang der Lise-Meitner-Straße und der Max-Dohrn-Straße bzw. der Variante V2-1 (2-2 – 2-1c) entlang der Gaußstraße, der Lise-Meitner-Straße und der Max-Dohrn-Straße ggf. zu geringeren Lärm-beinträchtigungen auf Anwohnerinnen und Anwohnern führen würden, da der Wohnanteil entlang dieser Streckenführungen deutlich geringer ist als entlang der Variante V3-7 (3-1m – 3-7)?

Antwort zu 13:

Ja.

Frage 14:

Wenn 13. ja, warum wurde dann einer Streckenführungsvariante der Vorzug gegeben, die mitten durch die eng bebauten und dicht besiedelten Straßen Kaiserin-Augusta-Allee und Osnabrücker Straße führt?

Antwort zu 14:

Die Auswahl der planerisch zu bevorzugenden Variante im Rahmen der Grundlagenuntersuchung beruht auf einem zweistufigen Verfahren, bei dem alle sich aufdrängenden Varianten aus den Sichtweisen „Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit“ betrachtet werden. Aus diesem zweistufigen Verfahren ging die Variante 3-7 als planerisch zu bevorzugende Variante hervor, weil sie über alle Kriterien hinweg die höchste Gesamtpunktzahl erhielt. Insbesondere geht von ihr eine wesentlich bessere Potenzialerschließung im Bereich der Osnabrücker Straße aus.

Frage 16:

Wie viele PKW-Parkplätze werden in der Osnabrücker Straße und der Kaiserin-Augusta-Allee, bei Realisierung der Variante V3-7 (3-1m – 3-7), wegfallen? (Bitte nach Istbestand und zukünftigen Bestand detailliert darlegen.)

Antwort zu 16:

Entsprechend der Abschätzungen aus der Grundlagenuntersuchung entfallen in der Kaiserin-Augusta-Allee ca. 225 Pkw-Stellplätze und in der Osnabrücker Straße ca. 125 Pkw-Stellplätze, die derzeit im öffentlichen Straßenland angeordnet sind.

Frage 18:

Wie viele PKW-Parkplätze würden im Falle der Realisierung der Planvariante V3-5 (3-1 – 3-5) wegfallen?

Antwort zu 18:

Bei der Realisierung der etwas kürzeren Variante 3-5 (3.759 m Streckenlänge) würden im gesamten Streckenverlauf von U-Bahnhof Turmstraße bis Bahnhof Jungfernheide ca. 810 Stellplätze entfallen.

Frage 19:

Wie viele PKW-Parkplätze würden im Falle der Realisierung der Planvariante V2-1(2-2 – 2-1c) wegfallen?

Antwort zu 19:

Bei der Realisierung der noch kürzeren Variante 2-1 (3.250 m Streckenlänge) würden im gesamten Streckenverlauf von U-Bahnhof Turmstraße bis Bahnhof Jungfernheide ca. 800 Stellplätze entfallen.

Frage 20:

Wie viele Bäume müssten für die Planvariante V3-7 (3-1m – 3-7) in den betroffenen Straßen gefällt werden? Bitte auch angeben, wie viele Bäume aktuell vorhanden sind.

Frage 21:

Wie viele Bäume wären bei den alternativen Planvarianten betroffen? Bitte ebenfalls auch die Zahl der vorhandenen Bäume angeben.

Antwort zu 20 und 21:

Die Fragen 20 und 21 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Abschätzungen im Rahmen der Grundlagenuntersuchung entfallen bei der Umsetzung der Variante 3-7 von den 213 vorhandenen Bäumen ca. 154 Bäume. In den weiteren Planungsphasen wird allerdings konkretisiert, wie die Eingriffe in den Baumbestand reduziert werden können. Dabei sollen Baumfällungen auf ein notwendiges Minimum begrenzt werden. Ein größtmöglicher Erhalt der Bäume wird angestrebt, insbesondere die stadtbildprägenden Bäume in der Kaiserin-Augusta-Allee.

Bei den anderen Varianten stellen sich die Zahlen auf Basis der Grundlagenuntersuchung wie folgt dar:

Variante	Vorhandene Bäume	Entfallende Bäume
2.1	101	49
3.1	206	147
3.5	195	159
3.6	208	147
3.8	229	229

Frage 22:

Wie ist die konkrete Streckenführung der M10 bei der Planvariante V3-7 (3-1m – 3-7) auf dem Bahnhofsvorplatz Jungfernheide angedacht, wenn die Züge aus Richtung Turmstraße vom Tegeler Weg in die Max-Dohrn-Straße einbiegen müssen, um dann für die Weiterfahrt vom Bahnhof Jungfernheide in Richtung Kurt-Schumacher-Platz wieder auf den Tegeler Weg zurückgeführt werden müssen?

Antwort zu 22:

Am Knotenpunkt Tegeler Weg/ Max-Dohrn-Straße ist ein Gleisdreieck geplant, welches die Möglichkeit für die Straßenbahn bietet, in jede Richtung abzubiegen.

Frage 23:

Würden bei einer voraussichtlich erforderlichen Wendeschleife an dieser Stelle die bislang vorhandenen Park-und-Ride-Parkplätze ersatzlos wegfallen?

Antwort zu 23:

Die Flächen nördlich der heutigen Bahnanlage am Bahnhof Jungfernheide werden durch die geplante Siemensbahn und Straßenbahn überplant und würden durch diese beiden Infrastrukturmaßnahmen entfallen.

Frage 24:

Stimmt der Senat mit dem Fragesteller überein, dass ein Wegfall der Parkplätze angesichts des Ziels, möglichst viele Pendler vom PKW auf den schienengebundenen ÖPNV zu bringen und Park-und-Ride-Plätze innerhalb des Stadtgebietes dringend erforderlich sind, kontraproduktiv wäre?

Antwort zu 24:

Nein. Das Park-&-Ride-Prinzip soll die Innenstadt vom Pendlerverkehr entlasten. Am Berliner Stadtrand gibt es daher an vielen Regional-, S-Bahn- und U-Bahnstationen speziell gekennzeichnete Parkplätze. Ziel des Senats ist es, neue Park-and-Ride-Anlagen in den Berliner Außenbezirken einzurichten.

Berlin, den 31.01.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt