

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Ülker Radziwill (SPD)

vom 30. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mai 2025)

zum Thema:

**Straßenbahnprojekt Turmstraße – Jungfernheide – Kurt-Schumacher-Platz
und Reaktivierung der Siemensbahn**

und **Antwort** vom 12. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Ülker Radziwill (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22723
vom 30.04.2025
über Straßenbahnprojekt Turmstraße – Jungfernheide – Kurt-Schumacher-Platz und
Reaktivierung der Siemensbahn

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist: Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Priorität hat das Straßenbahnprojekt Turmstraße – Mierendorffplatz – Jungfernheide („Turmstraße II“) mit einer späteren Verlängerung zum Kurt-Schumacher-Platz für den Berliner Senat? Welche Bedeutung hat das Projekt für die verkehrs- und stadtplanerischen Ziele des Senats?

Antwort zu 1:

Die Planungen der Straßenbahnstrecke Turmstraße – Jungfernheide und Jungfernheide – UTR – Kurt-Schumacher-Platz werden vom Senat vorangetrieben und sind Teil der Richtlinien der Regierungspolitik sowie des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023. Die Projekte sind als vordringlich priorisiert.

Frage 2:

Welche Bedeutung haben bei der Planung von Radwegen und bei Neubauvorhaben der Straßen- oder U-Bahn der Schutz von Bäumen vor Fällungen, die aufgrund ihrer erwarteten Lebensdauer einen Beitrag zur Klimaanpassung leisten können?

Frage 3:

Treffen Befürchtungen des Bezirksstadtrates Schruoffeneger zu, dass in der Kaiserin Augusta Allee hunderte klimawirksame Bäume als Folge der Planung der Straßenbahn gefährdet sind? Ist dies Folge der Tramplanung oder der Radverkehrsplanung? Lassen sich die Bäume sichern, wenn die großzügig geplanten Radwege in ihrer Breite etwas reduziert werden? Wie ist das weitere Vorgehen des Senats?

Antwort zu 2 und 3:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet. Nein die Befürchtung trifft nicht zu, da der Abschnitt keine hunderte Bäume umfasst. Gemäß derzeitigem Planungsstand des Straßenbahnprojekts Turmstraße II sollen in der Kaiserin-Augusta-Allee im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zwischen Kaiserin-Augusta-Brücke und Mierendorffplatz zwei Bäume gefällt werden. Die weiteren Bestandsbäume konnten zum derzeitigen Planungsstand berücksichtigt werden. Der Anspruch an die Planung ist, dass Baumfällungen auf ein absolutes Minimum reduziert werden sollen. Ein größtmöglicher Erhalt der Bäume wird angestrebt.

Frage 4:

Sind dem Berliner Senat die erfolgreichen Konzepte französischer Städte bekannt, die abschnittsweise ohne Oberleitung auskommen? Wird der Berliner Senat auch diese Systeme bei zukünftigen Neubauvorhaben prüfen?

Antwort zu 4:

Ja, die Konzepte sind bekannt. Eine Prüfung erfolgt unter Abwägung aller Belange an die Infrastrukturplanung.

Frage 5:

Wurde zu Beginn der Planung des Straßenbahnprojektes „Turmstraße“ eine Planungskonferenz eingerichtet, bei der alle zuständigen Verwaltungen des Senats und der Bezirke, die für den öffentlichen Raum und für die Grünflächen zuständig sind, einbezogen sind?

Antwort zu 5:

Ja.

Frage 6:

Was wären die Folgen, wenn die Straßenbahn, wie von Teilen des Bezirksamtes vorgeschlagen, über die Gaußstraße als Alternative zur Mierendorff-Insel verlegt würde? Trifft es zu, dass aufgrund der sinkende Fahrgastnachfrage der Nutzen-Kosten-Wert des Standardisierten Bewertungsverfahrens erheblich sinken würde? Könnte dies auch die Mitfinanzierung durch den Bund gefährden?

Antwort zu 6:

Bei einer Änderung der Streckenführung müsste erneut in die Leistungsphase 1 eingetreten werden, dies würde zu einer Verzögerung des Projekts um bis zu sechs Jahre führen. Die Planungskosten würden erneut anfallen. Des Weiteren würde sich die Erschließungswirkung der Straßenbahnverlängerung deutlich verschlechtern, weil die Mierendorff-Insel nicht mehr direkt entlang des Aufkommensschwerpunkts angebunden wird. Den Ergebnissen der erforderlich werdenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kann nicht vorweggegriffen werden. Im Übrigen wird auf die Beantwortung zur Schriftlichen Anfrage 19/17865 verwiesen.

Frage 7:

Trifft es zu, dass durch eine fehlende Abstimmung und Koordination bei der Planung der Straßenbahn durch die BVG und der Siemensbahn durch die DB InfraGo im Bahnhof Jungfernheide die bisherige Straßenbahnplanung zu scheitern droht, wenn eine dritte Bahnsteigkante im Bahnhof Jungfernheide entsprechend der Planung für die Siemensbahn realisiert wird. Wann wäre ein realistischer Termin für die Eröffnung Straßenbahn zur Jungfernheide und zum Kurt Schuhmacher Platz, wenn alles umgeplant werden müsste?

Antwort zu 7:

Nein. Die geplante Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße – Jungfernheide ist 2029 und für die Verlängerung bis Kurt-Schumacher-Platz Anfang der 2030er Jahre avisiert.

Die Realisierung der dritten Bahnsteigkante steht dem Betrieb der Straßenbahn nicht entgegen; beide Vorhaben werden regelmäßig inhaltlich aufeinander abgestimmt.

Frage 8:

Ist die dritte Bahnsteigkante im Bahnhof Jungfernheide (S-Bahnhof), mit der offensichtlich die Straßenbahnplanung unmöglich gemacht wird, Folge einer Planungsvorgabe durch den Berliner Senat, der ja für den Schienenpersonennahverkehr zuständig ist, oder eine neue „Idee“ der DB InfraGO? Ist die dritte Bahnsteigkante nach der Betriebskonzeption des gültigen Nahverkehrsplans des Landes Berlin überhaupt erforderlich? Ist dort eine Wende im Bahnhof Jungfernheide vorgesehen oder sollen die S-Bahn-Züge von Gartenfeld bis zum Hauptbahnhof durchlaufen?

Frage 9:

Zu welchen Kostensteigerungen führt die dritte Bahnsteigkante im Bahnhof Jungfernheide. Kann aus Sicht des Berliner Senats darauf verzichtet werden?

Antwort zu 8 und 9:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 gemeinsam beantwortet. Die Behauptung trifft nicht zu. Im Rahmen der Grundlagenuntersuchungen des Projekts „Reaktivierung Siemensbahn“ wurde zur Ermittlung der notwendigen Infrastruktur zur Erfüllung der verkehrlichen Anforderungen eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen (EBWU) durchgeführt. Diese Untersuchungen haben den Bedarf an einem zusätzlichen Bahnsteiggleis belegt.

Es wurde dabei auch die Möglichkeit berücksichtigt, Züge aus Gartenfeld oder Westend kommend zu wenden, um im Bedarfsfall (z.B. Baustellen, Betriebsstörungen) Laufwege von Zügen bedarfsgerecht steuern zu können. Da die dritte Bahnsteigkante von Beginn an in die Planung und Kostenkalkulation integriert wurde, wird sie nicht gesondert ausgewiesen.

Frage 10:

Ist die Gefährdung von Bäumen im Tegeler Weg Folge der Straßenbahnplanung oder Folge der Sanierung des Spreeufers und der Breite eines geplanten Rad- und Wanderweges? Ließen sich die Bäume zusätzlich sichern, wenn die Straßenbahn in Mittellage des Tegeler Weges geführt wird? Ist die Führung der Straßenbahnplanung in Seitenlage eine Folge der dritten Bahnsteigkante der S-Bahn-Planung auf die ggf. verzichtet werden kann? C4 + ggf.

Antwort zu 10:

Nach derzeitigem Planungsstand entfallen für die Sanierung des Ufers Bäume auf der westlichen Seite des Tegeler Wegs. Im Rahmen der Straßenbahnplanung entfallen einige Bäume auf dem heutigen Mittelstreifen des Tegeler Wegs. Nach derzeitigem Planungsstand können die Bäume auf der östlichen, Gebäude zugewandten Seite erhalten werden. Ziel ist es, Nachpflanzungen möglichst ortsnahe zu ermöglichen.

Frage 11:

Trifft es zu, dass durch fehlende Koordination der Baustellenlogistik der DEGES für die Maßnahme „Ersatzneubau Rudolf Wisselbrücke“ auch eine Verschiebung der Siemensbahn in das nächste Jahrzehnt droht. Treffen Hinweise der Zeitschrift Signal Ausgabe März 2025 des Berliner Fahrgastverbandes IGEB zu, dass die DEGES die Trasse der Siemensbahn als zentrale Arbeitsfläche ihrer Baustellenlogistik vorgesehen hat, die zuerst teilweise abgetragen werden soll?

Frage 12:

Wie sieht eine realistische Terminschiene der Siemensbahn und der Maßnahme „Turmstraße II“ aus, sollte die Baustellenlogistik der DEGES und die Planung hinsichtlich der dritten Bahnsteigkante sich nicht verhindern lassen?

Antwort zu 11 und 12:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 11 und 12 gemeinsam beantwortet. Die DB befindet sich im Rahmen der Planungen der Siemensbahn in einem engen und konstruktiven Austausch mit der DEGES GmbH. Gemeinsam wird nach einer pragmatischen Lösung für eine effiziente Umsetzung der Vorhaben gesucht. Die DB hält weiter an der Inbetriebnahme der Siemensbahn Ende 2029 fest.

Berlin, den 12.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt