

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 28. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juli 2026)

zum Thema:

Straßenbahnprojekte Dörpfeldstraße, Ostkreuz und Turmstraße II – Stand der Planfeststellungsverfahren und Fragen zu Oberleitungen und zweiten Rettungswegen

und **Antwort** vom 10. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. August 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26745
vom 28.07.2026
über Straßenbahnprojekte Dörfeldstraße, Ostkreuz und Turmstraße II – Stand der
Planfeststellungsverfahren und Fragen zu Oberleitungen und zweiten Rettungswegen

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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und den Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Straßenbahn Dörfeldstraße

Frage 1:

Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnstrecke in der Dörfeldstraße?

Frage 2:

Welche Unterlagen muss die BVG noch beibringen, und welche weiteren Schritte muss sie unternehmen?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Auslegung der Planunterlagen für das Straßenbahnvorhaben Dörfeldstraße erfolgte vom 29.07.2024 bis zum 28.08.2024. Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen

wurden der Vorhabenträgerin übergeben. Am 15.01.2025 wurde den Stellen, die Stellungnahmen abgegeben haben und den Personen, die Einwendungen erhoben haben, die Möglichkeit gegeben das Vorhaben zu erörtern.

Aktuell wertet die Vorhabenträgerin BVG, die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen aus. Die Erwidern der BVG zu den Stellungnahmen und Einwendungen sowie die ggf. hieraus erforderlichen Änderungen der Planunterlagen stehen noch aus.

Frage 3:

Aus welchen Gründen ist dies bislang noch nicht geschehen?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG befindet sich derzeit mit der Berliner Feuerwehr, dem Senat sowie dem Bezirk in der Abstimmung zur Thematik 'zweiter Rettungsweg'. Aufgrund der teilweise historisch gewachsenen Straßen und in Verbindung mit neuen Vorschriften ist dies ein hochkomplexes Thema, das nur gemeinsam gelöst werden kann. Die Abwägung und Beachtung aller Interessen bedarf einer zielgerichteten und intensiven Abstimmung. Aufgrund des laufenden Verfahrens können noch keinen detaillierteren Angaben gemacht werden.“

Frage 4:

Trifft es zu, dass die Arbeiten zur Umgestaltung der Straße getrennt vom zweigleisigen Ausbau durchgeführt werden sollen? Wenn ja, was sind die Gründe dafür?

Antwort zu 4:

Ja, die Umgestaltung der Straße erfolgt separat von der Maßnahme des zweigleisigen Ausbaus der Straßenbahn. Das Planfeststellungsverfahren der Straßenbahn ist noch nicht abgeschlossen, daher muss die Straßenbaumaßnahme weiter separat forciert werden, um hier einem möglichen Wegfall von zur Verfügung stehenden Fördermitteln des Städtebauförderprogramms Lebendige Zentren vorzubeugen.

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Planfeststellungsverfahren der BVG-Maßnahme für den zweigleisigen Umbau der Straßenbahntrasse in der Dörfeldstraße ist noch nicht mit einem rechtskräftigen Beschluss abgeschlossen. Dadurch kann die BVG keinen verbindlichen Zeitplan vorlegen, der eine gemeinsame Baudurchführung im Rahmen der Verfügbarkeit von Fördermitteln aus dem Programm Lebendige Zentren (LZ) für die bezirklichen Umbaumaßnahmen berücksichtigt. [...] Daher prüft der Bezirk gerade gemeinsam mit dem Fördermittelgeber, wie die geplanten bezirklichen Umbaumaßnahmen in der Dörfeldstraße zeitlich unabhängig von den BVG-

Maßnahmen umzusetzen sind. Dabei sind die Erreichung des Förderziels (Aufwertung der Geschäftsstraße) und der Verkehrssicherheit, insbesondere im Abschnitt der Eingleisigkeit, sowie die Minimierung späterer Eingriffe durch die BVG in die bereits umgestalteten Verkehrsanlagen zu beachten.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nach jetzigem Stand werden beide Maßnahmen getrennt voneinander ausgeführt. Hintergrund dafür ist die zeitliche Befristung des bezirklichen Förderverfahrens Dörfeldstr.“

Frage 5:

Welche Mehrkosten werden dadurch voraussichtlich entstehen?

Antwort zu 5:

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bei einer Baudurchführung der bezirklichen Umbaumaßnahmen ohne die BVG entstehen für den Bezirk Mehrkosten. Dies begründet sich daraus, dass Synergieeffekte durch eine gemeinsame Baustellensicherung und Verkehrsführung während der Bauzeit nicht mehr gegeben sind. Zusätzlich fallen nun dem Bezirk vorgezogene Leistungen wie z.B. das Herstellen von Flächen zu, die ursprünglich im Bauprogramm der BVG enthalten waren. Dafür liegt aktuell nur eine vorläufige Kostenschätzung anhand von Erfahrungswerten vor. Die tatsächliche Kostenerhöhung kann erst nach abgeschlossener Prüfung zum technisch erforderlichen Umsetzungsumfang gemäß Antwort zu Frage 4 und nach Vorlage einer Ergänzungsunterlage zur bereits bestätigten Bauplanungsunterlage benannt werden.“

Frage 6:

Wie stellt sich in diesem Verfahren die Problematik der Oberleitung und des zweiten Rettungswegs dar?

Antwort zu 6:

Die Fragestellungen im Zusammenhang mit der Oberleitung werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens derzeit bearbeitet.

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Durch den geplanten zweigleisigen Ausbau der Tramlinie und die dadurch zusätzlich erforderlichen Oberleitungen wird für einige Gebäude an der Dörfeldstraße der baugenehmigte zweite Rettungsweg über die öffentliche Straße in Frage gestellt. D.h., dass für den 2. Rettungsweg dann alternative Lösungen gefunden werden müssen. Die Problematik

betrifft verschiedene behördliche Zuständigkeitsbereiche, die Lösungsfindung hat viele Schnittstellen und berührt verschiedene Kompetenzbereiche.“

Frage 7:

Welche Rolle spielen die Feuerwehr und die bezirkliche Bauaufsicht bei dieser Frage?

Frage 8:

Sind die Feuerwehr und die bezirkliche Bauaufsicht in das Verfahren eingebunden, und haben sie sich zu dieser Frage geäußert? Wenn ja, wie haben sie sich jeweils geäußert?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Berliner Feuerwehr und das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin sind als Träger öffentlicher Belange im Verfahren angehört worden. Sie haben Stellungnahmen abgegeben und unter anderem auch Hinweise bezüglich der Oberleitung der Straßenbahn benannt.

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bei der Problematik der Oberleitungen in der Dörpfeldstraße und dem zweiten Rettungsweg der angrenzenden Bebauung sind sowohl die Feuerwehr als auch die bezirkliche Bauaufsicht relevant. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung muss gewährleistet werden. Die Zuständigkeit liegt bei der Bau- und Wohnungsaufsicht.

Die bezirkliche Bauaufsicht versucht gemeinsam mit der BVG Lösungen zu erarbeiten.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es finden intensive Abstimmungen mit der Feuerwehr statt. Die bezirkliche Bauaufsicht ist informiert.“

Ostkreuz

Frage 9:

Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnstrecke Ostkreuz?

Antwort zu 9:

Die letzte Auslegung im Planfeststellungsverfahren Ostkreuz endete am 18.09.2024. Die daraus resultierenden Stellungnahmen und Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin, BVG, übergeben. Die Erwiderung auf die im Anhörungsverfahren hervorgebrachten Punkte werden zurzeit durch die BVG erarbeitet.

Frage 10:

Laut Angaben der Berliner Feuerwehr soll die für die Fragen der Oberleitung und des zweiten Rettungswegs im Bereich der Sonntagstraße gefundene Lösung von der Technischen Aufsichtsbehörde verworfen worden sein. Wann ist dies geschehen, und aus welchen Gründen wurde die Lösung verworfen?

Antwort zu 10:

Im Zuge der Lösungsfindung sind zahlreiche Varianten entwickelt worden, der in der Mehrzahl keine Tragfähigkeit innewohnt. Insofern konzentrierte sich die Lösungsentwicklung auf eine Technik, wie sie in Frage 12 beschrieben ist. Diese Lösung ist im Übrigen mit der Berliner Feuerwehr abgestimmt und grundsätzlich allgemeingültig einsetzbar, sofern Bedarf dafür besteht.

Frage 11:

Welche Rolle spielt die bezirkliche Bauaufsicht bei dieser Frage? Ist sie eingebunden, und hat sie sich dazu geäußert? Wenn ja, wie hat sie sich geäußert?

Antwort zu 11:

Im Anhörungsverfahren wurde der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Träger öffentlicher Belange angehört. Darüber hinaus besteht in der Fragestellung in Bezug zum zweiten Rettungsweg und Oberleitungen ein enger Austausch mit der Obersten Bauaufsicht.

Frage 12:

Laut Angaben der Düsseldorfer Rheinbahn wurden in Ratingen baulich installierte Erdungskurzschließer in Form von Handschaltern realisiert, die von der Feuerwehr bedient werden können und gegen unbeabsichtigtes Wiedereinschalten gesichert sind. Nach erfolgter Erdung ist die Einhaltung von Abständen zu den spannungsführenden Teilen nicht mehr relevant. Es wäre dann lediglich zu prüfen, ob der Feuerwehrkorb physisch zwischen den Elementen der Fahrleitung hindurchpasst. Warum ist eine solche Lösung in Berlin nicht umsetzbar?

Antwort zu 12:

Die in der Frage dargestellte Lösung ist auch in Berlin das probate Mittel für den Umgang mit der Thematik. Die entsprechenden physischen Untersuchungen werden derzeit durch die BVG durchgeführt.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es werden unterschiedliche bauliche, technische und regulatorische Lösungen untersucht. Aufgrund des wesentlichen Einflussfaktors der Örtlichkeit gibt es keine pauschale Lösung, die für jedes Projekt passt.“

Frage 13:

Welche weiteren Schritte sind erforderlich, um das Planfeststellungsverfahren Ostkreuz fortzuführen?

Antwort zu 13:

Nach Vorbringen der Erwiderung durch die BVG wird eine Erörterung durchgeführt. Dort geht die BVG mit ihren Lösungsvorschlägen für die bisher aufgeworfenen Konflikte mit den privaten Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in die Diskussion.

Frage 14:

Welche Unterlagen muss die BVG noch beibringen, und welche weiteren Schritte muss sie unternehmen? Aus welchen Gründen ist dies bislang nicht geschehen?

Antwort zu 14:

Für den nächsten Schritt im Verfahren, die Erörterung, fehlt der Anhörungsbehörde die abschließende Erwiderung der BVG, auf die im Verfahren hervorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es findet ein kontinuierlicher Austausch zur Fortführung des Verfahrens mit den wesentlichen Beteiligten statt.“

Frage 15:

Warum wurde das Verfahren nicht geteilt, um den unstrittigen Abschnitt zwischen Rummelsburg und Ostkreuz bereits realisieren zu können?

Antwort zu 15:

Die Vorhabenträgerin hat keinen diesbezüglichen Antrag gestellt.

Frage 16:

Warum wird der Nordteil der Straßenbahnlinie 22 von der Allee der Kosmonauten bis zur Holteistraße nicht bereits jetzt in Betrieb genommen?

Antwort zu 16:

Die Strategie „Stabilität vor Wachstum“ ermöglicht derzeit keinen Aufwuchs der von der BVG erbrachten Leistungsmengen. Durch die Außerbetriebnahme des Abschnittes Holteistraße bis Marktstraße steht etwas Leistung zur Verfügung, welche für die ab Dezember 2026 geplante Taktverdichtung der Linie 21 zwischen Blockdammweg und Marktstraße genutzt werden soll. Die Nachfrage in diesem Abschnitt der Linie 21 ist höher als im nördlichen Teil, insbesondere durch Wohnungsneubau in Rummelsburg und Karlshorst.

Turmstraße II

Frage 17:

Wann soll das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnstrecke Turmstraße II eingeleitet werden?

Antwort zu 17:

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist von der für die Straßenbahnplanung zuständige BVG Projekt GmbH für Sommer 2027 avisiert.

Frage 18:

Welche offenen Fragen müssen geklärt werden, bevor das Verfahren eingeleitet werden kann?

Frage 19:

Welche Unterlagen fehlen noch für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, und welche Unterlagen müssen noch aktualisiert werden?

Antwort zu 18 und 19:

Derzeit werden die für das Planfeststellungsverfahren notwendigen Gutachten erstellt. Es finden intensive Abstimmungen mit den Planungen Dritter zum Beispiel zur geplanten Reaktivierung der Siemensbahn oder zum Ersatzneubau Rudolf-Wissell-Brücke statt.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die vollständige Entwurfsplanung muss noch abgeschlossen werden. Auf der Grundlage einer vollständigen Entwurfsplanung werden die Antragsunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren erarbeitet.“

Frage 20:

Wie viele Bäume müssen für die geplante Straßenbahnstrecke gefällt werden, und an welchen Standorten befinden sich diese?

Frage 21:

Wie viele weitere Bäume müssen für andere geplante Arbeiten in den von der Strecke berührten Straßen gefällt werden, und an welchen Standorten befinden sich diese?

Antwort zu 20 und 21:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 20 und 21 gemeinsam beantwortet: Das Straßenbahnprojekt befindet sich in der HOAI-Leistungsphase 3 – Entwurfsplanung. Die Anzahl der von der Infrastrukturplanung betroffenen Straßenbäume basiert auf dem aktuellen Entwurfsplanungsstand. Ziel ist der größtmögliche Erhalt der Bestandsbäume. Die BVG prüft, inwieweit eine Integration von Bestandsbäumen in geplante Straßenbahnhaltestellen möglich ist, so dass einige derzeitig zur Fällung vorgesehene Straßenbäume erhalten werden können.

Straßenabschnitt	Verlust Straßenbäume
Turmstraße	39
Huttenstraße	22
Kehrgleis Reuchlinstraße	8
Wiebestraße	12
Kaiserin-Augusta-Allee (Bez. Mitte)	3
Kaiserin-Augusta-Allee (Bez. Charlottenburg-Wilmersdorf)	2
Mierendorffplatz	0
Osnabrücker Straße	7
Tegeler Weg	19
Nördlich Bahnhof Jungfernheide	22

(Quelle: SenMVKU)

Weitere Projekte sind die Reaktivierung Siemensbahn inkl. geplanten Ausbau des Bahnhofs Jungfernheide. Hierbei sollen nördlich des Bahnhofs Jungfernheide weitere Bäume gefällt werden.

Für die Uferwandsanierung der Spree sollen westlich des Tegeler Wegs Bäume gefällt werden.

Frage 22:

Warum kommt es laut Aussagen der Verkehrssenatorin Ute Bonde in einem Interview bei dem Projekt aufgrund von Fragen im Zusammenhang mit dem zweiten Rettungsweg zu Verzögerungen, obwohl die Feuerwehr nach eigenen Angaben bislang gar nicht beteiligt war?

Frage 23:

Welche Rolle spielt die bezirkliche Bauaufsicht bei dieser Frage? Ist sie eingebunden, und hat sie sich dazu geäußert? Wenn ja, wie hat sie sich geäußert?

Antwort zu 22 und 23:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 22 und 23 gemeinsam beantwortet: Im Planungsprozess wird geprüft, ob der zweite Rettungsweg mittels Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen sichergestellt werden kann. Im Planfeststellungsverfahren können sich Träger öffentlicher Belange beteiligen.

Oberleitung und zweiter Rettungsweg

Frage 24:

Gibt es ein strukturiertes Verfahren, um auch für weitere Straßenbahnstrecken verbindliche Lösungen für die Problematik der Oberleitung und des zweiten Rettungswegs zu finden?

Antwort zu 24:

Grundsätzlich ist das Planfeststellungsverfahren ein strukturiertes Verfahren, das eine Lösung für die mit dem Projekt aufgeworfenen Fragen bringen kann. Für die angesprochene Problematik wird ferner auf die Antworten der Fragen 10, 11 und 12 verwiesen.

Frage 25:

Inwiefern werden die bezirklichen Bauaufsichten in diese Fragen einbezogen?

Antwort zu 25:

Die betroffenen Bezirke werden als Träger öffentlicher Belange in der Anhörung beteiligt. Im Übrigen findet ein enger Austausch mit der Obersten Bauaufsicht statt.

Frage 26:

Bei welchen weiteren geplanten Straßenbahnstrecken ist zu erwarten, dass die Problematik der Oberleitung und des zweiten Rettungswegs ebenfalls auftritt?

Antwort zu 26:

Die Betrachtung der Einflüsse durch die Bauwerke der Straßenbahn sind grundsätzlich Bestandteil eines jeden Projekts.

Berlin, den 10.08.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt