

4. August 2021

Straßenbahn Turmstraße – Jungfernheide

(Linie M10 West)

Anlass

Im April 2021 präsentierte die Senatsverkehrsverwaltung Planungsunterlagen zur Straßenbahn-Neubaustrecke Turmstraße – Bahnhof Jungfernheide. Darin sind erhebliche Rückschritte gegenüber dem im Auftrag des Senats erstellten Kurzbericht der Verkehrsconsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) vom Oktober 2019 erkennbar, die nicht im Einklang mit dem Mobilitätsgesetz stehen.

Rückblick: Konzept der IG Nahverkehr „Mehr Straßenbahn in Berlin!“

vom 18. Februar 2016 (redaktionell aktualisierter Auszug)

„Notwendiger Streckenneubau ... Innenstadt ...

Prio 1: Invalidenstraße (ab Ecke Alt-Moabit) – Rathenower Straße – Turmstraße – Huttenstraße – Neues Ufer – Kaiserin-Augusta-Allee – Keplerstraße – Olbersstraße – S und U Jungfernheide.

Bündelt den starken Verkehrsstrom der Buslinien 123, 187, 245 und M27.

Stellt eine umsteigefreie Verbindung vom nördlichen Stadtzentrum durch Moabit ins nördliche Charlottenburg her.

Verknüpft den Hauptbahnhof mit den Verkehrsknotenpunkten Turmstraße (U9), Mierendorffplatz (U7) und mit der S-Bahn und Regionalbahn in Jungfernheide.

Ist Ausgangspunkt für weitere Straßenbahnstrecken in Moabit, Charlottenburg und in Richtung des ehemaligen Flughafengeländes Tegel.

Die Streckenführung durch Keplerstraße und Olbersstraße erschließt das dortige Wohngebiet.

Falls die Wendeschleife um die Kleingartenanlage am südlichen Ausgang des Bahnhofs Jungfernheide auf unüberwindbare Schwierigkeiten stößt, kann die Strecke ab Mierendorffplatz auch über die Lise-Meitner-Straße und Max-Dohrn-Straße zu einer Wendeschleife auf den heutigen Autoabstellplätzen am nördlichen Ausgang des Bahnhofs Jungfernheide geführt werden; sie wäre dann näher am dortigen Gewerbegebiet.“

Rückblick: Zielkonzept des Bündnisses Pro Straßenbahn

vom Juli 2018

Auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung 2016 bis 2021 ist im Zielkonzept des Bündnisses Pro Straßenbahn die Streckenerweiterung M10 West mit dem Streckenverlauf wie in der Senatsplanung (außer der Endstelle am Bahnhof Jungfernheide) als realisiert unterstellt und Voraussetzung für weitere Neubaustrecken.

Bewertung des Streckenverlaufs

Der in der Variantenuntersuchung der Senatsverkehrsverwaltung ausgewählte Streckenverlauf entspricht mit leichten akzeptablen Abweichungen der Streckenführung, die die IG Nahverkehr ursprünglich vorgesehen hatte. Er verbindet die wichtigen Verkehrsknotenpunkte U-Bahnhof Turmstraße, U-Bahnhof Mierendorffplatz und Bahnhof Jungfernheide (R-, S- und U-Bahn) und erschließt dazwischenliegende Wohn- und Gewerbegebiete.

Bewertung des Planungsstandes der einzelnen Streckenabschnitte

Der bereits planfestgestellte Abschnitt Turmstraße von Rathenower Straße bis Stromstraße (am U-Bahnhof) wird als besonderer Bahnkörper in Mittellage entstehen.

Der anschließende erste Abschnitt der Verlängerungsstrecke – **Turmstraße von Stromstraße bis Beusselstraße** – und der Anfang der Huttenstraße von der Beusselstraße bis zur Rostocker Straße weisen die gleiche Gestalt und die gleiche Breite (etwa 33 m) wie der bereits planfestgestellte Abschnitt der Turmstraße auf. Trotzdem plant die Senatsverkehrsverwaltung hier keinen besonderen Bahnkörper, sondern

- in jeder Richtung eine Gemeinschaftsspur Straßenbahn/Auto
- die angebliche sogenannte „Pulkführerschaft“ der Straßenbahn; damit ist gemeint, dass die Straßenbahn an der Spitze einer Fahrzeugschlange in der Gemeinschaftsspur fährt und die Autos hinterher
- zwischen den Straßenbahngleisen einen 3,00 m breiten Grünstreifen mit Bäumen
- in jeder Richtung eine Abstell- und Lieferspur, stellenweise auch als Abbiegespur
- an Haltestellen stattdessen einen Seitenbahnsteig
- in jeder Richtung einen 2,00 m breiten Radstreifen, der zwischen Haltestelle und Gehweg entlanggeführt wird
- an beiden Seiten Beibehaltung der 4,50 m bis 6,50 m breiten Gehwege mit Bäumen.

Daran ist zu bemängeln:

- Die Erfahrungen zeigen, dass selbst bei flüssigem Autoverkehr die Straßenbahn immer erst anhalten und den ersten Pulk der Autos vorfahren lassen muss, bevor sie freie Fahrt in die Gemeinschaftsspur bekommt, und dann erst vor dem zweiten Pulk der Autos fährt. Wenn sich die Autos in der Gemeinschaftsspur stauen, steht die Straßenbahn auch im Stau.
- Die Lieferzeiten für die Geschäfte lassen sich auf ein bis zwei Stunden mit geringem Fußverkehr, zum Beispiel frühmorgens, konzentrieren. Dafür wird keine extra Spur gebraucht. Die „Lieferzone“ stellt einen getarnten Parkplatz dar, eine „Haltestelle“ für das Auto vor der eigenen Haustür, während den Fahrgästen der öffentlichen Verkehrsmittel mehrere hundert Meter lange Fußwege zur Haltestelle zugemutet werden. Zur sozialen Gerechtigkeit gehören aber auch gleiche Maßstäbe für die Entfernungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und der Autos („Haltestellengerechtigkeit“).
- Zu den vorhandenen zwei Baumreihen auf den Gehwegen muss keine dritte Baumreihe auf einem Mittelstreifen gepflanzt werden, um der Straßenbahn den Platz wegzunehmen.
- Die Regelbreite für Radspuren beträgt laut den Vorgaben des Senats vom 17.02.2021 für die Radverkehrsplanung nicht 2,00 m, sondern 2,30 m oder – falls die Turmstraße Teil des Vorrangnetzes für den Radverkehr wird – 2,50 m.
- Haltestelleninseln erschweren den Aufenthalt der wartenden Fahrgäste und den Zugang über die Autospur.

Stattdessen halten wir folgenden Straßenquerschnitt für sinnvoll:

- Unbedingt benötigt werden rund 2mal 5,00 m Gehwege + 2mal 3,00 m Radstreifen (einschließlich Sicherheitsstreifen) + 2mal 3,50 m Straßenbahn (auf eigenem Bahnkörper, geeignet für Linienbus) + 2mal 3,50 m Kfz-Spur. Das sind zusammen etwa 30 m. Etwa 3 m bleiben als Reserve, vor allem punktuell für Querungsiseln in Straßenmitte und Gehwegverbreiterungen.
- Die Haltestellen sind als überfahrbare Kaphaltestellen auszubilden. Dann können die wartenden Fahrgäste bis zum Annähern der Straßenbahn ihre Aktivitäten auf dem Gehweg ausüben (zum Beispiel Schaufenster betrachten, Einkaufen, Gespräche führen) und stufenfrei die Autospur überqueren.
- Extra Abbiegerspuren können nur eingerichtet werden, wenn die anderen Nutzungen voll abgedeckt sind.

Auch im Abschnitt **Huttenstraße von Rostocker Straße bis Wiebestraße** will die Senatsverkehrsverwaltung trotz der Breite von 33,80 m keinen besonderen Bahnkörper errichten. Der Bestand unterscheidet sich von der Turmstraße durch fehlenden Mittelstreifen und breitere Gehwege (8,00 m bis 11,40 m), teilweise mit je zwei Baumreihen und kombiniert mit zahlreichen Autostellplätzen. Diese Straßenaufteilung will die Senatsverkehrsverwaltung beibehalten und je Richtung eine Gemeinschaftsspur Straßenbahn/Auto in Straßenmitte anlegen.

Damit bestehen die gleichen Mängel wie im Abschnitt Turmstraße. Sinnvoll ist jedoch etwa der gleiche Straßenquerschnitt wie der für den Abschnitt Turmstraße von uns angestrebte.

In der rund 22 m breiten **Wiebestraße von Huttenstraße bis Kaiserin-Augusta-Allee** plant die Senatsverkehrsverwaltung einen besonderen Bahnkörper in Seitenlage (vermutlich westlich), zwei Autospuren je 3,25 m, zwei Gehwege je 3,40 m und eine „Aufstellspur“ zum Parken und Liefern. Radspuren sind nicht vorgesehen. Da der Autoverkehr hier gering ist und die Straße ab 2025 nicht mehr zum übergeordneten Straßennetz gehören soll, ist das vertretbar.

Die **Kaiserin-Augusta-Allee von Wiebestraße bis Mierendorffplatz** ist – außer an der Kanalbrücke – 34,00 m breit. Die Senatsverkehrsverwaltung hat sich als Ziel gesetzt, beiderseitig die rund 6 m breiten Gehwege/Aufenthaltsbereiche und anschließenden rund 2 m breiten Baumreihen zu erhalten. Die verbleibenden rund 18 m will der Senat unterschiedlich gestalten: teilweise Gemeinschaftsspur Straßenbahn/Auto, zum Teil einseitig besonderer Bahnkörper. Vielleicht sollen das auch Planungsvarianten sein; das wird nicht klar. 2,00 m breite Radstreifen will die Senatsverkehrsverwaltung stellenweise zwischen Gehweg und Baumreihe und woanders zwischen Baumreihe und Gemeinschaftsspur Straßenbahn/Auto anordnen.

Die geplante Haltestelle an der Ecke Wiebestraße kann als Ersatz für die heutige Bushaltestelle Huttenstraße/Neues Ufer angesehen und akzeptiert werden. Die heutigen Bushaltestellen Goslarer Platz und Ilsenburger Straße will die Senatsverkehrsverwaltung zu einer einzigen Straßenbahnhaltestelle an der Wernigeroder Straße zusammenlegen. Das ist nicht akzeptabel, denn dadurch würden sich die Zugangswege der Anwohner deutlich verlängern.

Sinnvoll wäre dagegen, die verbleibenden inneren rund 18 m anders aufzuteilen:

- in zwei separate Straßenbahnspuren (+ Linienbus) je 3,50 m auf besonderem Bahnkörper
- zwei Autospuren je 3,50 m und
- überfahrbare Kaphaltestellen.

Wo der Platz für zwei Radstreifen ausreicht, können beide zwischen Baumreihe und Autospur angeordnet werden. Wo nur ein Radstreifen Platz hat (zum Beispiel in Haltestellenbereichen), muss der zweite zwischen Gehweg und Baumreihe geführt werden. Auch hier

müssen die Radstreifen 2,30 m oder 2,50 m breit werden, nicht – wie von der Senatsverkehrsverwaltung geplant – 2,00 m.

Die **Brücke über den Charlottenburger Verbindungskanal** weist keine Baumstreifen auf und ist 22,70 m breit. Sie kann so erhalten bleiben, soll aber nach Senatsvorstellungen zwei Gemeinschaftsspuren und eine Linksabbiegerspur für Autos erhalten.

Abbiegespuren sind Luxus; stattdessen fordern wir eine separate Straßenbahnspur (+ Linienbus), eine Autospur und eine Gemeinschaftsspur – so kurz wie möglich – mit absolutem Straßenbahnvorrang beim Einfädeln und Linksabbiegeverbot.

An der Haltestelle **Mierendorffplatz** plant der Senat richtigerweise einen besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn in Varianten.

Die Variante Seitenlage mit Seitenbahnsteigen bietet den Fahrgästen den Vorteil, dass sie beim Umsteigen zur U-Bahn keine Autospur überqueren müssen. Die Straßenbahn muss aber zweimal den parallelen Autoverkehr kreuzen; dabei muss sie unbedingten Vorrang bekommen.

Bei der Variante Mittellage werden die ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste vom Autoverkehr behindert, dafür die Straßenbahn auf ihrem Fahrweg nicht. Die Mittellage erfordert zwingend den Einsatz der engen Zweirichtungsfahrzeuge mit weniger Sitzplätzen und ist deshalb sehr nachteilig.

Die **Osnabrücker Straße von Mierendorffplatz bis Tegeler Weg** ist 26,30 m breit. Die Senatsverkehrsverwaltung plant Gemeinschaftsspuren Straßenbahn/Auto und zahlreiche Autostellplätze, die als „Lieferzone“ getarnt werden.

Nach Abzug von beidseitig je 3 bis 4 m Gehweg + je 2 m Grünstreifen + je 3 m Radstreifen (einschließlich Schutzstreifen) verbleiben in der Mitte rund 10 m. Für zwei Straßenbahnspuren werden rund 7 m gebraucht. Da bleibt noch Platz für eine Autospur in einer Richtung (Einbahnstraße). Alternativ könnte die Autospur abschnittsweise die Richtung wechseln, so dass jeweils eine Straßenbahnspur auf besonderem Bahnkörper verläuft und die andere vom Autoverkehr mitbenutzt wird. Die Osnabrücker Straße sollte aus dem übergeordneten Straßennetz herausgenommen werden. Radwege mit nur 1,30 m Breite, wie sie die Senatsverkehrsverwaltung plant, sind nicht akzeptabel.

Zwischen Mierendorffplatz und der Eisenbahnüberführung über den Tegeler Weg plant die Senatsverkehrsverwaltung nur eine einzige Zwischenhaltestelle an der Kamminer Straße. Angemessene Haltestellenabstände und Zugangsentfernungen erfordern zwei Zwischenhaltestellen: etwa an der Tauroggener Straße – als überfahrbare Kaphaltestelle – und im Tegeler Weg an der Ecke Osnabrücker Straße.

Der **Tegeler Weg von Osnabrücker Straße bis Max-Dohrn-Straße** ist 36,20 m breit mit einem etwa 6 m breiten Grünstreifen (Rasen, wenige Bäume) in Mittellage. Die Senatsverkehrsverwaltung plant richtigerweise einen besonderen Bahnkörper und vier Autospuren. In einer Variante nutzt die Straßenbahn den Mittelstreifen, in der anderen die östliche Seitenlage. Diese bietet den Vorteil, dass die Süd-Nord-Autospuren beim Ein- und Abbiegen an beiden Enden des Abschnitts nicht überquert werden müssen.

Auch hier ist genug Platz, den Radweg 2,30 m oder 2,50 m breit anzulegen, statt der von der Senatsverkehrsverwaltung vorgesehenen 2,00 m.

Zum Abschnitt **Max-Dohrn-Straße vom Tegeler Weg bis zur Endhaltestelle** am Ostzugang des Bahnhofs Jungfernheide enthält die Präsentation vom 15.04.2021 keine Aussage. Aus dem Senatsbericht von 2019 ist zu entnehmen, dass die Straßenbahn nach dem Abbiegen aus dem Tegeler Weg zunächst mittig verlaufen und dann in die südliche Seitenlage

verschwenkt werden soll. Die Endhaltestelle soll sich am nordöstlichen Zugang zum Bahnhof Jungfernheide befinden und mit zwei Aufstellgleisen zum Kehren ausgestattet werden.

Wahrscheinlich sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine genaueren Aussagen möglich, weil Abhängigkeiten zum notwendigen Umbau des S-Bahnhofs Jungfernheide infolge Einfädung der Siemensbahn bestehen. Offen ist außerdem, wie die Straßenbahn zum Ex-Flughafen Tegel weitergeführt werden soll, das heißt an welcher Stelle der Westhafenkanal und die Autobahn A 100 über- oder unterquert werden sollen. Jedenfalls ist nur ein weiterer Verlauf in Fahrtrichtung **sinnvoll**, keine Spitzkehre und keine Vorbeifahrt auf dem Tegeler Weg in großer Entfernung von den Bahnhofseingängen.

Genereller Umgang mit Belieferung, Grundstückszufahrten und Baumbestand

Die Belieferung von Geschäften und Kleingewerbe muss weiterhin ermöglicht werden, ohne deswegen den eigenen Bahnkörper der Straßenbahn zu verhindern. Dazu sollten in den Seitenstraßen Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden, statt des als Lieferzone getarnten Parkstreifens. Welche negativen Folgen solch eine angebliche Lieferzone hat, kann am Kottbusser Damm beobachtet werden.

Für Grundstückszufahrten, Ver- und Entsorgung sowie Rettungsdienste sollten technische Lösungen (zum Beispiel versenkbare Poller vor Zufahrten und Parktaschen) vorgesehen werden. Diese bieten die Möglichkeit, den Verkehr weiterer Berechtigter zuzulassen und den Straßenbahnverkehr auf einem besonderen Bahnkörper – bei befahrbarer Oberfläche auch den Busverkehr – automatisiert zu schützen.

Der Erhalt von alten Straßenbäumen ist dem Neupflanzen vorzuziehen. Der Straßenraum ist entsprechend dem Mobilitätsgesetz so aufzuteilen, dass möglichst wenig Konflikte entstehen. Störende oder überflüssige Autostellplätze sollen zu Aufenthaltsflächen, Radabstellanlagen oder entsiegelten Grünflächen umgestaltet werden oder können technisch gesichert auch zum Abstellen entsprechend berechtigter Fahrzeuge dienen.

Wenn der Straßenraum für Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn und Bäume aufgeteilt ist, kann verbleibender Platz für Autospuren verwendet werden, nicht umgekehrt.

Gesamteinschätzung

Die Senatsplanung ist rückwärtsgewandt. Das richtige Ziel „Erhaltung von Baumbestand und Grünstreifen“ wird missbraucht, den eigenen Bahnkörper der Straßenbahn zu verhindern, anstatt die Autospuren zu reduzieren. Unter dem Vorwand „Einrichtung von Lieferzonen“ wird versucht, dem Autoverkehr weiterhin zahlreiche Stellplätze zu schaffen und die Straßenbahn und den Radverkehr nachrangig zu behandeln.

Dass die Grundlagenermittlung vor Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes begonnen wurde, rechtfertigt nicht, dass sie nach veralteten Vorstellungen zu Ende geführt wird.

Handlungsbedarf

Die **Planung** verstößt gegen die Erfordernisse der Umverteilung des Straßenraums und gegen das Mobilitätsgesetz, insbesondere § 26 Abs. 5. Sie **muss grundlegend überarbeitet werden**, allerdings ohne weitere Verzögerungen. Die jetzt anstehende Leistungsphase Vorplanung muss zukunftsgerecht und gesetzeskonform erfolgen.