

## Informationsveranstaltung

Straßenbahnverlängerung S+U Warschauer Straße –

U Hermannplatz

15.11.2018, 18:00 - 21:00 Uhr

## Protokoll

### Teilnehmende

Ca. 250 Bürger\*innen

### Ablauf

TOP 1	18.00-18.20	Begrüßung und inhaltliche Einführung
TOP 2	18.20-19.00	Vorstellung Stand der Variantenbetrachtung
TOP 3	19.00-20.30	Information und Diskussion an fünf Dialoginseln
TOP 4	20.00-20.50	Beantwortung der wichtigsten Fragen aus den Dialoginseln im Plenum
TOP 5	20.50-21.00	Dank und Ausblick

### Moderation:

Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

Dr. Angela Jain, nexus Institut

### TOP 1 Begrüßung und inhaltliche Einführung

[Siehe ppt-Präsentation, Folien 1 - 9](#)

[Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung](#)

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt Moderatorin Frau Dr. Flecken (Planergemeinschaft) die Teilnehmenden. Ziel der Veranstaltung ist die Information über den derzeitigen Arbeitsstand der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn M10 vom S+U-Bhf. Warschauer Straße bis zum U-Bhf. Hermannplatz, die Erläuterung des Planungsverfahrens und der einzelnen Planungsschritte sowie der Austausch zu den Planungen in kleineren Gruppen. Durch den Austausch in kleineren Gruppen sollen einerseits vertiefte Informationen vermittelt werden und andererseits das Wissen der „ExpertInnen vor Ort“ frühzeitig in den Planungsprozess mit einbezogen sowie Konfliktpotenzial erkannt werden, bevor finale politische Entscheidungen fallen.

Herr Reupke (SenUVK, Leiter der Abteilung IV Verkehr) erläutert den Ausbau

des Berliner Straßenbahnnetzes vor dem Hintergrund der Ziele der Berliner Verkehrsplanung: Ziel der Berliner Verkehrsplanung ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwandes. Gemäß Koalitionsvertrag sollen daher insgesamt 14 Straßenbahnneubaumaßnahmen realisiert werden. Eine dieser Maßnahmen ist die Verlängerung der Straßenbahn M10 vom S+U-Bhf. Warschauer Str. zum Hermannplatz.

Weiterhin erläutert Herr Reupke anhand eines Schemas zum Planungsablauf die Mitwirkungsmöglichkeiten für BürgerInnen im Rahmen des Planungsprozesses. Demnach befindet sich die Planung für die Straßenbahnverlängerung noch ganz am Anfang der Planungen im Planungsschritt der Variantenbetrachtung, in dem mehrere denkbare Varianten für eine Straßenbahnführung betrachtet und bewertet werden. Mit dieser Informationsveranstaltung sollen gerade schon zu diesem frühen Zeitpunkt ("frühe Öffentlichkeitsbeteiligung") betroffene und interessierte BürgerInnen in den Planungsprozess einbezogen werden. Eine weitere Beteiligung wird im Rahmen der Vorplanung/Entwurfsplanung möglich sein, bevor danach das förmliche, also rechtlich vorgeschriebene, Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

## TOP 2 Vorstellung Stand der Variantenbetrachtung

[Siehe ppt-Präsentation, Folien 10 - 43](#)

[Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung](#)

Herr Zöbisch (VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH) stellt die Ziele und den Arbeitsstand der fachlichen Planung vor. Ziele der Straßenbahnverlängerung sind eine Verbesserung der Erschließung des Gebiets mit dem ÖPNV, die Förderung einer stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität sowie die Herstellung neuer Netzverknüpfungen. Die Planung beinhaltet drei Planungs- und Bewertungsphasen: Zunächst wurde ein Verkehrsmittelvergleich angestellt, bei dem untersucht wird, mit welchem ÖPNV-Verkehrsmittel die Planungsziele am besten erreicht werden können (Bus, Tram, U- und S-Bahn). Herr Zöbisch erläutert die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel. Im nächsten Schritt wurden alle theoretisch möglichen Trassen innerhalb von drei möglichen Korridoren (Führung über die Schillingbrücke, über die Oberbaumbrücke oder über die Eisenbrücke) für die Gleisführung ermittelt und nach einem festgelegten Kriterienkatalog untereinander verglichen. Unter anderen werden zum Beispiel Kriterien wie Straßenraumbreiten, Abbiegeradien, Konflikte mit Kulturgütern, Biotop- und Freiflächen, und der Baumbestand betrachtet. Nach der Vorbewertung der ersten Stufe schneiden die zentralen Varianten über die Oberbaumbrücke besser ab, als die Varianten über die Schilling- und die Eisenbrücke. Herr Zöbisch weist darauf hin, dass die Variantenbewertung anhand der Hinweise aus der Informationsveranstaltung und der Online-Beteiligung noch einmal überprüft und geschärft und dann finalisiert wird. Aus den Ergebnissen der Veranstaltung und der parallel startenden Online-Beteiligung werden wichtige Hinweise und mögliche Kon-

flikte, die für die Bewertung der einzelnen Trassen von Bedeutung sein können, aufgenommen.

### TOP 3 Information und Diskussion an Dialoginseln

Siehe ppt-Präsentation, Folien 36 - 37

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Nach der Einführung in die Ziele und den Arbeitsstand der fachlichen Planung haben die Teilnehmenden die Möglichkeit an sechs Dialoginseln vertieft mit Experten zu diskutieren. Frau Dr. Jain erläutert den Ablauf der Arbeit an den Dialoginseln. Die Dialoginseln sind in drei geografische Abschnitte unterteilt:

1. Warschauer Str. bis über die Spree
2. Mittig liegende Wohngebiete und Görlitzer Park
3. Hermannplatz/Sonnenallee

Jeder geografische Abschnitt wird an zwei Dialoginseln diskutiert:

An jeder Dialoginsel sind Pläne des jeweiligen Teilgebiets, beispielhafte Straßenquerschnitte sowie die Bewertungskriterien ausgehängt, und es stehen Mitarbeitende der SenUVK und der Verkehrsplanungsbüros für vertiefende Gespräche zur Verfügung. ModeratorInnen der Beteiligungsbüros stehen den Teilnehmenden unterstützend zur Seite, mit dem Ziel möglichst alle Beiträge für die Dokumentation festzuhalten. In mehreren Sessions wechseln die Teilnehmenden die Dialoginsel, sodass sie Gelegenheit haben, sich mit ihren Fragen und Anregungen in mehreren Bereichen einzubringen.

Soweit möglich, werden Fragen anhand der ausgehängten Pläne sogleich beantwortet bzw. entsprechende Hinweise gegeben, wenn diese erst in einem späteren Planungsstadium beantwortet werden können. Alle Fragen und Anregungen werden stichwortartig auf Moderationskarten festgehalten. Die Moderationswände werden anschließend für die Dokumentation fotografiert (für die auf den Moderationskarten festgehaltenen Ergebnisse s. Anhang 1).

### TOP 4 Beantwortung der wichtigsten Fragen aus den Dialoginseln im Plenum

Siehe ppt-Präsentation, Folie 47

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Im Anschluss an die Diskussion an den Dialoginseln wurden noch einmal die jeweils drei wichtigsten oder am meisten diskutierten Fragen aus jeder der sechs Dialoginseln von den ModeratorInnen im Plenum vorgestellt und durch Herrn Zöbisch (VCDB) und Herrn Reupke beantwortet. Folgende Fragen

wurden vorgestellt und beantwortet:

Dialoginseln 1 und 2 „Warschauer Str. bis über die Spree“

- 1 Ist die Straßenbahnplanung mit den Erfordernissen des Mobilitätsgesetzes abgestimmt?
  - Ja, das Mobilitätsgesetz sowie der Nahverkehrsplan und dessen aktuelle Überarbeitung sind bekannt und werden mit der Straßenbahnplanung abgestimmt.
- 2 Warum wird keine Variante über die Brommybrücke betrachtet?
  - Brücken sind kostenintensiv, besonders, wenn sie nicht gerade, sondern im Bogen geführt werden müssten, wie evtl. bei der Brommybrücke. Da es derzeit keine Planungsabsicht für die Brommybrücke gibt, müssten alle Brückenkosten vollständig der Straßenbahnplanung zugerechnet werden. Dies hätte erhebliche negative Auswirkung auf die Kosten-Nutzen-Rechnung dieser Trassenvariante.
- 3 Welche Konflikte bestehen mit der Radverkehrsplanung und wie werden sie gelöst?
  - Bei der Planung müssen die Bedarfe anderer Verkehrssysteme berücksichtigt werden, d.h. auch Fußgänger und Radfahrer werden gleichzeitig mit betrachtet; bei Konfliktsituationen z. B. aufgrund eines begrenzten Querschnitts des Straßenraums müssen entsprechende Lösungen gefunden werden. Planungsgegenstand sind aber immer geeignete Angebote für den Radverkehr.
- 4 Wie groß ist der Fahrzeitenunterschied zwischen der Variante Oberbaumbrücke und den Varianten Schillingbrücke bzw. Eisenbrücke?
  - Der Fahrzeitenunterschied beträgt ca. 6 Minuten. Es sind aber nicht nur die Fahrzeiten zu betrachten, sondern aufgrund der längeren Strecke sind z. B. auch wesentlich mehr Unterhaltungskosten für Infrastruktur erforderlich. Generell steigt mit zunehmender Fahrzeit auch der Bedarf an Straßenbahnen an.
- 5 Was ist mit technischen Problemen bei der Oberbaumbrücke gemeint und warum sind die Gleise nicht nutzbar?
  - Bei der Straßenbahnplanung gibt es viele Herausforderungen, für die Lösungen gefunden werden müssen. Ein Beispiel sind die bestehenden Gleise auf der Oberbaumbrücke: Die Gleise hatten damals Symbolcharakter bzw. waren ein Signal für die zügige Weiterplanung einer Straßenbahn. Dazu ist es nicht gekommen. Heute entsprechen diese Gleise nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen. Sie müssen daher bei der anstehenden Fahrbahnerneuerung entfernt werden.
- 6 Welche Varianten sind die bisherigen Favoriten?
  - Die Bewertung der ersten Stufe ist noch nicht abgeschlossen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass die zentral über die Oberbaumbrücke geführten Varianten besser abschneiden werden, als die Varianten über Schilling- und Eisenbrücke.

## Dialoginseln 3 und 4 „Mittig liegende Wohngebiete und Görlitzer Park“

### 1 Warum werden E- und O-Bus im Verkehrsmittelvergleich nicht berücksichtigt?

Auch oberleitungslose Straßenbahnen oder der E-Bus wurden im Rahmen des Verkehrsmittelvergleiches berücksichtigt. Allerdings muss dies im Zusammenhang mit der restlichen Strecke der M10 betrachtet werden. Auch das Beispiel einer oberleitungslosen Straßenbahn wurde betrachtet. Hier wäre die Anschaffung einer ganzen Flotte nicht zu rechtfertigen. Sie wäre außerdem höher im Energieverbrauch (aufgrund des höheren Gewichtes). Beim Einsatz des E-Busses blieb der Nachteil, dass kein umsteigefreies ÖPNV-Angebot in der Relation Kreuzberg – Friedrichshain – Prenzlauer Berg angeboten werden kann.

### 2 Welches Angebot/ welcher Ausgleich ist für Betroffene entlang der Strecke vorgesehen?

Das Bewusstsein zur sensiblen Betrachtung aller Betroffenheiten ist vorhanden. Hierfür werden Beispiele aus aller Welt herangezogen, z. B. richtungs- und funktionsbezogene Trennung von Linienverlauf und Verkehrssystemen (Einrichtungsverkehr, teilweise Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs). Im weiteren Planungsverlauf werden Betroffenheiten dann konkretisiert und Vorsorge- bzw. Ausgleichsmaßnahmen entsprechend gültigen Gesetzen geplant.

### 3 Sind Parallelverkehre der Straßenbahn mit der U-Bahn und der Buslinie M29 sinnvoll?

- Im Zuge der Netzplanung soll eine sinnvolle Anpassung des gesamten ÖPNV-Netzes stattfinden, durch die mögliche Anpassung des Bus-Streckenverlaufs wird die Erschließung weiterer Netzlücken möglich. Generell ist der Parallelverkehr zwischen der Straßenbahn und der M29 als sehr gering einzustufen.

### 4 Ist die Durchquerung des Görlitzer Parks mit der Straßenbahn eine Abwertung oder eine Aufwertung des Parks?

- Es müssen die Chancen und die Risiken bedacht werden, z. B. hätte eine Straßenbahnlinie durch den Park auf der einen Seite eine Trennungswirkung, aber wir müssen auch die Chancen hinsichtlich der Nutzungs- und Durchwegungsmöglichkeiten bzw. der gestalterischen Aufwertung bedenken. Hierfür ist im Zuge der Konkretisierung der Planungen ein eigener Werkstatttermin angedacht, falls es eine Entscheidung für eine Trassenvariante durch den Görlitzer Park geben sollte.

### 5 Wie fließen soziale Aspekte in den Entscheidungsprozess mit ein? (z.B. Auswirkungen auf anliegende KITAS, verkehrsberuhigte Bereiche, Folgen einer "Partybahn", Begleittraum-Nutzungen)

- In der ersten Bewertungsstufe findet eine qualitative Bewertung statt: Sektoren wie Wohnen und lokale Wirtschaft werden wie die gesamte Raumstruktur mit betrachtet. Negative Betroffenheiten und Herausforderungen

sind auf jeder Route nicht auszuschließen. Hinsichtlich der Auswirkungen müssen wir genau schauen, welchen zusätzlichen Einfluss die Straßenbahn ausübt.

- 6 Wird der ruhende Verkehr (parkende Autos) aus schmalen Straßen rausgenommen?
  - Die notwendige Straßenumgestaltung und die Aufteilung des Straßenraums werden in der 2. Bewertungs-Stufe untersucht, z.B. auch Bedarfe für den ruhenden und fließenden Verkehr.
- 7 Wurde auch eine Trasse über den Schlesischen Busch, Bouchéstr., Lohmühlenstr. betrachtet? Dies wäre aufgrund der bisherigen geringen geringer Erschließungsqualität wünschenswert.
  - In den Varianten 5, 6 und 7 wird das betrachtet. Wenn diese nicht realisiert werden, dann müssen gegebenenfalls andere Lösungen außerhalb dieser Straßenbahnplanung gefunden werden. In der bisherigen Bewertung schneiden diese Varianten allerdings weniger positiv ab als andere Varianten, da ein Eingriff in das Widerlager der Lohmühlenbrücke notwendig wäre. An der Bouchéstraße fehlt die Brücke, zudem sind die Durchfahrthöhen unter der ehemaligen Eisenbahntrasse zu niedrig. Außerdem ist der Straßenraum parallel zur Wildenbruchstraße weniger gut geeignet.

Dialoginseln 5 und 6: „Hermannplatz/Sonnenallee“

- 1 Was passiert am Hermannplatz?
  - Die Abstimmungen zum Endhaltepunkt im Umfeld Hermannplatz stehen noch aus, aber die bisherigen Hinweise werden in die ausstehenden Diskussionen mit Verwaltungen und BVG mitgenommen. Es sind uns heute bereits viele Nutzungskonflikte und Herausforderungen bekannt, z.B. der Markt, das hohe Verkehrsaufkommen, die Geschäfte. Die Planung für die Straßenbahn kann aber auch als zusätzlicher Katalysator für Lösungen zu den jahrelangen Diskussionen um die Neugestaltung des Hermannplatzes dienen. Die Lösung soll am Ende für alle eine Verbesserung sein.
- 2 Ab wann gilt eine teilweise gemeinsame Linienführung von Bus und Tram als Parallelverkehr? Ab wann fällt aufgrund dessen der Bus weg?
  - Das ist eine fast philosophische Frage: Wenn es eine große Schnittmenge der Fahrgäste gibt (wenn also Bus und Straßenbahn die gleiche Zielgruppe von Fahrgästen haben), dann ist es tendenziell Parallelverkehr. Dies ist hier weitestgehend nicht der Fall. Eventuell wird die Linienführung des Bus M29 später verändert, das ist auch abhängig von weiteren Netzlücken im Umfeld und den Optionen für die Streckenführung.
- 3 Wird auf der Sonnenallee ausreichend Platz für Radwege berücksichtigt? Fallen Parkplätze weg?
  - Die auf der heutigen Veranstaltung gezeigte Darstellung von Querschnitten ist noch idealtypisch, diese können im Ergebnis anders aussehen. Die Querschnitte werden im Detail zu einem späteren Zeitpunkt noch ermittelt.

Platz für geeignete Radverkehrsanlagen wird vorhanden sein.

- 4 Wie ist die Planung für eine Weiterführung der Strecke vom Hermannplatz über die Karl-Marx-Straße zur Boddinstraße?
  - Dies ist momentan nicht Gegenstand der Aufgabenstellung der Planungsbüros, wir betrachten zunächst nur die Verlängerung Warschauer Str. – Hermannplatz.

Weitere Fragen aus dem Plenum

- 1 Wird die Wendeanlage am Endhaltepunkt Hermannplatz als Schleife geplant oder wie derzeit an der Warschauer Str.?
  - Eine Lösung für die Wendeanlage wird erst zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt.
- 2 Warum wird demnächst die Oberbaumbrücke saniert, noch bevor die Planungen für die Straßenbahn abgeschlossen sind?
  - Hierbei handelt es sich nicht um eine Brückensanierung, sondern um eine turnusgemäße Fahrbahnerneuerung im Rahmen der Instandhaltung.

TOP 5 Dank und Ausblick

Siehe ppt-Folien 48 - 49

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Herr Reupke bedankt sich bei allen Anwesenden für die sachliche Diskussion und das Durchhaltevermögen. Ein sachlicher Diskurs unterstützt Planende und Verwaltung bei der Überprüfung und Ergänzung bisheriger Planungsinhalte. Das Informationsbedürfnis und die Mitwirkungsbereitschaft unter den Teilnehmenden zeigen, dass frühzeitige Beteiligung wichtig und richtig ist. Er bittet zudem um Verständnis, dass einige Fragen, die Gegenstand zukünftiger Planungsschritte sind, noch nicht beantwortet werden können, dafür stehe die Planung noch in einem sehr frühen Stadium.

Die Präsentation und das Protokoll der Veranstaltung mit den dokumentierten Fragen und Anregungen aus der Veranstaltung werden auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Verfügung gestellt.

Ebenso werden die zu erwartenden Hinweise aus dem nachfolgenden 14-tägigen Online-Dialog dokumentiert und auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Verfügung gestellt. Die Ergebnisse fließen in die erste Bewertungsstufe der Trassenvarianten ein.

Hinweise zur Veröffentlichung:

Das Protokoll der Veranstaltung, einschl. Foto-Dokumentation, wird im Internet veröffentlicht.

Fragen aus dem Beteiligungsprozess und Antworten der SenUVK werden zu einem späteren Zeitpunkt auf der Webseite der SenUVK veröffentlicht:

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr>

→ Verkehrsplanung → Öffentlicher Personennahverkehr → Aktuelle Netzplanung → Straßenbahn → S+U Warschauer Straße bis U Hermannplatz

Aufgestellt: 14.12.2018

Schröder (nexus Institut)