



Onlinebeteiligung zur Straßenbahn Johannisthal – Gropiusstadt 7. – 20. Oktober 2022 / mein.Berlin



Stellungnahme der Bürgerinitiative Johannisthal vom 20. Oktober 2022

Als lokale Initiative begrüßen auch wir Verbesserungen der Angebote des ÖPNV, sowie der allgemeinen Rad- und Fußwegeinfrastruktur. In der aktuell bevorzugten, an die derzeitige Buslinie M11 angelehnten Streckenführung der geplanten Straßenbahn sehen wir ebenfalls Potenzial, allerdings auch weiterhin offene Fragen und konkreten Gesprächs- und Handlungsbedarf. Zusammenfassend ergeben sich - zunächst mit ausschließlichem Fokus auf den Bereich Johannisthal - folgende Themenschwerpunkte:

1. Der Planungsbeginn für die Neubaustrecke liegt aktuell auf Höhe Sterndamm, Ecke Königsheideweg. Somit verbliebe zwischen den Sterndammkreuzungen Südostallee und Königsheideweg weiter eine Planungs- und Umsetzungslücke für die Radinfrastruktur.
2. Die derzeit favorisierte Streckenführung lässt:
 - a.) eine mögliche, deutliche Verschlechterung der Anbindung der Wohngebiete im Bereich der heutigen Schienenschleife für die Tram 60 und T67, sowie die Bereiche Lindhorstweg und Springbornstraße (Bus 160) während der Bauphase und darüber hinaus zu.
 - b.) den geplanten Wegfall bzw. Zusammenlegung von Haltepunkten gegenüber der Buslinie M11 erkennen.
 - c.) offen, ob im Rahmen der aktuellen Planungen bereits die gestiegenen Bedarfe aus der aktuell überall im Gebiet stattfindenden Nachverdichtung (Bereich Winckelmannstraße, Areal Müller-Erben/Kühlautomat) tatsächlich angemessen berücksichtigt sind.
 - d.) aktuell noch keine wirkliche Verbesserung für die ÖPNV-Anbindung von und nach Neukölln in bzw. aus Richtung WISTA-Gelände und Adlershof erkennen, womit keine wirklich positiven Effekte für den aus dieser Richtung fließenden Berufsverkehr zu erwarten sind.



3. Aus dem derzeitigen Umsetzungsvorschlag im Bereich der Engstelle am Sterndamm (Megedestraße bis Lindhorstweg) ergibt sich deutliches Konfliktpotenzial aus:
 - a.) einer absehbar steigenden Lärm- und Feinstaubbelastung infolge der dort vorgesehenen, reduzierten grünen Infrastruktur (Straßenbäume)
 - b.) einer damit einhergehenden Verschlechterung des Mikroklimas, was eindeutig entgegen der erkannten Notwendigkeit (StEP Klima und Charta Stadtgrün) für Maßnahmen zur Abminderung der Folgen des Klimawandels steht.
 - c.) einer ohne Maßnahmen zur Verkehrslenkung wahrscheinlichen Wechselwirkung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie möglichen Bedarfen für Liefer-, Sozial- und Rettungsdienste.
 - d.) der spätestens mit Fertigstellung fortgesetzten Verknappung von ohnehin bereits knapp bemessenem Parkraum in einem stark von Nachverdichtung betroffenen Gebiet.
4. Sehen wir für die Straßenbahnstrecke besondere Bedarfe zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich der entlang des Sterndamms gelegenen Gemeinschaftseinrichtungen (Rathaus mit Kiezklub, Schulen & Kindergärten, seniorenrechtliche Punkthochhäuser, Einkaufsmarkt, Ärztehaus).
5. Ergeben sich Fragen zur Ausgestaltung (Platzbedarfe & Bodenniveau) der Haltestellenbereiche und daraus folgende Rückkopplungen auf die bestehenden Fußverkehrs- und sonstigen umgebenden Flächen im Bereich Rathaus Johannisthal und Sterndamm/Schule.

Im Interesse der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes und einer für alle Betroffenen tragbaren Lösung, möchten wir daher folgende Überlegungen, Forderungen und Vorschläge einbringen:

- I. Parallel zur Erweiterung der Straßenbahn, müssen seitens des Senats und auf Bezirksebene Planung und Mittelbereitstellung zur parallelen Umsetzung eines ganzheitlichen Verkehrs-konzepts für die betroffenen Quartiere durch Senat und Bezirk erfolgen. Dies bedeutet im Detail den Planungshorizont über den unmittelbaren Nahbereich der Neu- und Umbaustrecke sowie über die ausschließliche Tram-Planung hinaus zu erweitern. Konkret:
 - i.) die Erweiterung des Planungsbereichs für die Radinfrastruktur entlang des Sterndamms bis hin zum Anschluss Südostallee (Pkt.1 aus Teil1).
 - ii.) eine detaillierte Offenlegung der Entscheidungsgrundlagen für das Verwerfen der Streckenführung über den Segelfliegerdamm im Zuge der 1. Planungsstufe (technische und grundsätzliche Machbarkeitsprüfung).
 - iii.) die planerische Einordnung einer weiteren Option der Streckenführung abbiegend von der Haeckelstraße (auf Höhe gleichnamige Haltestelle) in Linienführung über die dortige Baulücke und Freifläche am Spielplatz Johannisthal zur Vermeidung der in Pkt. 2, 3 u. 4 (Teil1) angesprochenen Themen.
 - iv.) eine insgesamt abgestimmte Planung für ergänzenden, bzw. ersetzenden ÖPNV im Bereich Anbindung der ehemaligen Wendeschleife der Tramlinien 60 und 67 (Haeckel- + Winckelmannstraße), entlang Lindhorstweg und Springbornstraße (Bus 160) sowie Sterndamm (Bus M11), im Bereich des Neubauprojekts Müller-Erben (Segelfliegerdamm) und insbesondere zur deutlich verbesserten Anbindung aus Richtung WISTA-Gelände und Adlershof (Pkt.2 aus Teil1).



- v.) die Umsetzung von Verkehrsberuhigungs- und Sicherungsmaßnahmen mit Tempobegrenzungen (z.B. Tempo 30 auch für Straßenbahn), Ampel gesicherte Überwege, Regelungen für Einrichtungsverkehr insbesondere im Bereich der Engstelle am Sterndamm (Pkt. 3 u. 4 aus Teil1) und der Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom südlichen Sterndamm auf den Segelfliegerdamm.
- vi.) eine begleitende Planungen und Umsetzung von Kiezgaragen mit angebundener Infrastruktur für E-Mobilität, intermodalen Verkehr und dazu passenden Sharing-Angeboten, z.B. im Bereich Winkelmannstraße, Sterndamm Ecke Lindhorstweg und/oder Sterndamm Ecke Stubenrauchstraße (Pkt. 2 u. 3d aus Teil1).

II. Der Erhalt und die weitere Aufwertung der beidseitig angelegten grünen Infrastruktur ist aus Gründen des Lärmschutzes und der Klimaresilienz entlang des gesamten Sterndamms (Pkt. 2 aus Teil1) über die direkte Einbindung der dort lebenden Menschen, sowie der anliegenden Grundstückseigner:Innen anzustreben und durch den Senat unter Einbindung von Bezirk und zivilgesellschaftlichen Akteuren vor Ort zu moderieren.

III. Für den Zeitraum der Bauphase wird ein tragfähiges Konzept zur Erreichung einer möglichst kurzen Bauzeit, zur Alternativführung der aktuellen Buslinien (X11, M11, 160), sowie einer weiträumigen Verkehrslenkung zur Entlastung der Verkehrsräume Johannisthaler Chaussee, Baumschulenweg und Dörpfeldstraße benötigt (Pkt. 2a aus Teil1).

Die aufgeworfenen Fragen und Forderungen werden auch in unserer, seit 2017 bestehenden, Bürgerinitiative nach wie vor sehr divers diskutiert. Dies verdeutlicht uns den nach wie vor bestehenden Bedarf für weitere kieznahe Gespräche und eine wirksame Einbindung der Anwohner:Innen in die folgenden Planungsentscheidungen für eine bestmöglichen Akzeptanz.

Wir als Bürgerinitiative Johannisthal bieten daher hiermit unsere Mitarbeit bzw. moderierende Unterstützung für die noch folgenden Planungsschritte an. Gleichzeitig bitten wir alle eingebundenen öffentlichen Stellen, dieses Angebot auch anzunehmen.

Bl Johannisthal + Sterndamm 102 + 12487 Berlin

- Mail: buergerinitiative.johannisthal@web.de
- Web: <https://wechange.de/project/strassenbahn-johannisthal-gropiusstadt/>