

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. März 2019)

zum Thema:

Straßenbahn-Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente)

und **Antwort** vom 20. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18076
vom 04.02.2019
über Straßenbahn-Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee
(Nordtangente)

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im Berliner Mobilitätsgesetz heißt es in §26 (5): „...zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV [...] Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen umzusetzen.“

In der Koalitionsvereinbarung steht u. a.: „Vorrang für den Umweltverbund bedeutet auch Umverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs. [...] Die Koalition will den Ausbau der Straßenbahn vorantreiben. [...] Für die folgenden Strecken wird die Koalition die Vorplanungen und Planfeststellungsverfahren sofort einleiten, so dass die bauliche Umsetzung innerhalb der Wahlperiode 2016 bis 2021 beginnen kann: ...Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee...“.

Neubaugebiete sollen von Anfang an eine hochwertige ÖPNV-Anbindung erhalten: „Für neue Stadtquartiere muss eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung gewährleistet sein.“

In der Präsentation von SenUVK zur Informationsveranstaltung Straßenbahntangente Pankow-Heinersdorf-Weißensee am 7. November 2018 heißt es: „Ziel der Berliner Verkehrsplanung ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwandes.“

In der Grundsatzvereinbarung zwischen dem Land Berlin und Fa. Krieger steht:

„§ 3 Grundzüge der Planung

[...]

(2) Die Entwicklung des Vertragsgebietes insgesamt erfordert die Freihaltung einer Straßenbahntrasse entlang der Granitzstraße durch das Vertragsgebiet (deren Verlauf nach allgemeinen Regeln der Trassenbestimmung festgelegt wird),...“.

In seiner Antwort auf die schriftliche Anfrage 18 / 13 783 schrieb SenUVK im April 2018: „Die Erfahrung zeigt, dass Entscheidungen zur Verkehrsmitteländerung vor allem bei Umzug oder der Geburt von Kindern getroffen werden.“ Wenn ein Neubaugebiet bezogen wird, sollte die ÖPNV-Erschließung also schon in Betrieb sein, damit sich die Einwohner auch für den Umweltverbund entscheiden und nicht für ein Kfz. Nachträglich sind solche Entscheidungen nur schwer zu erreichen.

Lt. aktuellem Nahverkehrsplan-Entwurf soll die Neubaustrecke vom S-Bf. Pankow über den Ortskern Heinersdorf nach Weißensee zum Pasedagplatz führen und bis 2025 in Betrieb gehen. Darin heißt es weiter: „Mit diesem leistungsfähigen ÖV-Angebot kann das zu erwartende Nutzeraufkommen infolge der

städtebaulichen Verdichtung im Bereich Krieger-Gelände, Rennbahnstraße und Romain-Rolland-Straße aufgenommen werden.

Frage 1:

Wie lautet der Planungsauftrag an SenUVK, Abt. IV in Bezug auf die Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee, im Folgenden „Nordtangente“ genannt?

Antwort zu 1:

Für die Umsetzung umfangreicher Straßenbahnplanungen wurde zu Beginn der Legislatur ein Arbeitsprogramm aufgestellt. Die Straßenbahntangente Pankow – Heinersdorf – Weißensee ist für die Bearbeitung 2019-2020 vorgesehen.

Erarbeitet werden daher derzeit die für ein späteres Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen eines Verkehrsmittelvergleichs, die Trassenbewertung sowie die für die weiteren politischen Beschlüsse Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Frage 2:

Inwieweit gibt es im Rahmen der Planungen oder Durchführung, Abweichungen zu den in den Vorbemerkungen genannten gesetzlichen und politischen Aufgabenstellungen?

Frage 3:

Wie stellt der Senat sicher, dass eine Trassenführung und -ausgestaltung der Nordtangente geplant wird, die den gesetzlichen und politischen Aufgabenstellungen entspricht?

Frage 4:

Inwieweit trifft es zu, dass für die Nordtangente Trassenvarianten erstellt und der Bürgerbeteiligung unterzogen werden, die entgegen der Koalitionsvereinbarung und dem Nahverkehrsplan-Entwurf nicht am S-Bf. Pankow beginnen?

Frage 5:

Inwieweit trifft es zu, dass für die Nordtangente Trassenvarianten erstellt und der Bürgerbeteiligung unterzogen werden, die entgegen der Grundsatzvereinbarung zwischen dem Land Berlin und Fa. Krieger nicht entlang der Granitzstraße führen?

Frage 6:

Inwieweit wurden Trassenvarianten erstellt, die entgegen der Koalitionsvereinbarung und dem Nahverkehrsplan-Entwurf das Ortszentrum Heinersdorf weiträumig nördlich oder südlich umfahren? Inwieweit wurde durch die Vielzahl der Varianten der Untersuchungsaufwand und die Untersuchungszeit vergrößert?

Antwort zu 2 bis zu 6:

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt hinsichtlich des Planungsauftrags keine Abweichungen zu den Richtlinien der Regierungspolitik oder den städtebaulichen Verträgen. Es besteht aber hinsichtlich der Herstellung des Planungsrechts die Notwendigkeit, alle möglichen Trassen für eine

Straßenbahntangente umfassend und über den hier zur Rede stehenden konkreten streckenbezogenen politischen Auftrag hinaus zu prüfen, um bei einer etwaigen gerichtlichen Überprüfung keinen Abwägungsfehler zu begehen.

Ein Abwägungsfehler liegt vor, wenn die Planfeststellungsbehörde sich aufdrängende oder sich unter den gegebenen Umständen anbietende Trassenvarianten übersieht oder nicht ausreichend in die Abwägung einbezieht. Bei der Ermittlung der Sachverhalte ist ein gestuftes Vorgehen im Sinne einer „ersten Vorprüfung“ zulässig, mit der Trassenvarianten ausgeschieden werden, die sich als wenig realistisch erweisen. In diesem Planungsstadium muss das jeweilige Abwägungsmaterial eben nur so genau und vollständig sein, dass es diese Entscheidung einer Vorauswahl zulässt. Diesbezüglich ist die Ermittlung der Sachverhalte und der berührten öffentlichen und privaten Belange relativ zur jeweiligen Problemstellung. Danach verbleibende Trassenvarianten müssen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Eine Trassenvariante, die bei der Grobauswahl ausgeschieden ist, kann im späteren Planungsverlauf wieder an Bedeutung gewinnen.

Die Prüfpflicht wird dadurch begrenzt, dass nur die Trassenvarianten untersucht werden müssen, die mit der jeweiligen verkehrlichen Zielsetzung des Gesamtvorhabens vereinbar sind.

Die Trassen aus dem Koalitionsvertrag und der Grundsatzvereinbarung sind damit Bestandteil der Untersuchungen.

Die erforderlichen Untersuchungen nehmen – unabhängig von der Anzahl der zu untersuchenden Trassen – ca. 15 Monate in Anspruch. Verzögerungen ergeben sich vor allem dann, wenn Planungsträger auf dieser Ebene bereits Lösungen anstreben, die üblicherweise späteren Planungsschritten vorbehalten sind.

Frage 7:

Welches sind die Gründe dafür, dass die schon fröhdiskutierte und mit offensichtlichen Vorteilen verbundene Variante der Unterfahrung der Prenzlauer Promenade in der Nähe des Bahnhofs Pankow-Heinersdorf und weiter durch die Neukirchstraße (Kombination von 4A westlich der Prenzlauer Promenade mit 3C östlich von ihr) nicht in die Betrachtung der ersten Stufe einbezogen wurde?

Antwort zu 7:

Die Führung durch die Neukirchstraße wurde in der Stufe 1 mit einer direkten Kreuzung der Prenzlauer Promenade gekoppelt untersucht.

Der in der Frage beschriebene Weg wurde verworfen, da dies keine erkennbaren Vorteile gegenüber der Variante 4A zeigte, aber eine aufwendigere und kurvenreichere Streckenführung nach sich gezogen hätte, um die Unterquerung am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf zu erreichen.

Frage 8:

Wieso wird auf der Rennbahnstraße in allen Trassenvarianten trotz vorhandener Fahrbahnbreite von ca. 11 m in beiden Richtungen auf einen besonderen Bahnkörper verzichtet und stattdessen in verbreiterten Baumstreifen neue, zusätzliche Kfz-Stellplätze geplant?

Antwort zu 8:

Ob ein besonderer oder straßenbahnbündiger Bahnkörper für einen bestimmten Straßenraum angenommen wird, hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum unter Bevorzugung des Umweltverbundes statt, woraus sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt ergibt.

Die genaue Ausgestaltung der Straßenquerschnitte der planerisch zu bevorzugenden Variante wird in den späteren Planungsschritten konkretisiert.

Frage 9:

Wie stellt der Senat sicher, dass die in Frage 5 - 9 genannten Anmerkungen in Zukunft im Rahmen der Beurteilung betrachtet werden?

Antwort zu 9:

Die Bewertungsmethodik für den Trassenvergleich, die bei den Untersuchungen für Straßenbahnneubaustrecken zur Anwendung kommt, stellt eine in sich geschlossene, alle potenziellen Betroffenheiten durch die Bildung von Zielgruppen und zugeordneter Kriterien berücksichtigende, ausgewogene und transparente Verfahrensweise zur Bewertung von Trassenalternativen dar.

Wie in den Antworten zu den Fragen 5 bis 9 dargestellt, werden die Sachverhalte in der Untersuchung entsprechend berücksichtigt.

Frage 10:

Wie stellt der Senat sicher, dass bei der Planung der Nordtangente nicht wie bei bisherigen Berliner Straßenbahn-Neubaustrecken von einer vom Straßenbahnausbau weitgehend unbeeinflussten Kfz-Mengenentwicklung und stark unterschätzten Fahrgastzahlen ausgegangen wird?

Antwort zu 10:

Der Senat plant Straßenbahnneubaustrecken auf Basis aktueller Vorgaben und Richtlinien. Das Ziel, für Straßenbahnstrecken unter Umständen auch Bundesmittel in Anspruch zu nehmen, erfordert die Anwendung bundesweiter Verfahren, hier speziell der „Methode der Standardisierten Bewertung“. Dieses Verfahren dient dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit für schienenseitige Infrastrukturvorhaben. Diese Methode schreibt auch die Ermittlung der Fahrgastnachfrage, inkl. der Frage der Verlagerung vom MIV und dem durch das Vorhaben induzierten Neuverkehr im betrachteten Verkehrsmittel, vor. Sollten die Fahrgastnachfragen nach einer Realisierung des Vorhabens deutlich höher ausfallen, ist das den spezifischen Randbedingungen Berlins geschuldet und spricht rückwirkend für das Vorhaben. Es ist damit mitnichten so, dass bei den aktuellen Vorhaben die Verlagerungspotenziale durch das Vorhaben, die zu einem Weniger an Kfz-Verkehr führen, nicht berücksichtigt seien.

Frage 11:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Straßenbahnplanung nicht etwa mit der Priorität erfolgt, bei unveränderten Kfz-Führungen den Kfz-Verkehr minimal zu behindern, sondern das Ziel einer optimalen

Qualität der Straßenbahn verfolgt und entsprechend den Vorbemerkungen, Führung und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr dem Ziel untergeordnet werden?

Antwort zu 11:

Die Ziele aus dem Mobilitätsgesetz gelten für alle anstehenden Aufgaben und Planungsvorhaben. Die hier in Rede stehenden Klärungen von Details für das Vorhaben selbst, sind den weiteren Planungsschritten durch den späteren Vorhabenträger vorbehalten und werden gemäß der aktuellen Rechtslage erfolgen.

Frage 12:

Welche Gründe gibt es dafür, dass die in der Informationsveranstaltung am 07.11.18 aushängenden Pläne mit den festen, nicht in Varianten geplanten Zuordnungen von Straßenquerschnitten samt unveränderter Verkehrsführung (Fahrrichtungen, Anzahl und Breite der Kfz-Spuren, Rad- und Gehwege) zu Straßenabschnitten nicht wie die o. g. Präsentation im Internet veröffentlicht wurden?

Antwort zu 12:

Die derzeit beauftragten Untersuchungen dienen der finalen Entscheidung zur Realisierung und der Klärung der Finanzierung. Sie sind die Grundlage für die formalen Arbeitsschritte zur Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen. Die Straßenquerschnitte zeigen Prinzipien auf für mögliche Gestaltungen. Im Moment findet noch keine Vorplanung oder Entwurfsplanung, wie sie für die Planfeststellung erforderlich sind, statt. Damit hatten die Darstellungen nur anschaulichen Charakter und wurden nicht online gestellt. Für die Frage der baulichen Ausgestaltung werden im weiteren Verfahren entsprechende Veranstaltungen folgen.

Frage 13:

Wie stellt der Senat sicher, dass trotz des Vorgehens in der ersten Stufe der Variantenuntersuchung zur Nordtangente, einem Straßenabschnitt nur je einen möglichen Straßenquerschnitt (Anzahl und Breite der Kfz-Spuren, Rad- und Gehwege) ohne Netzbetrachtung der Kfz-Verkehrsführung fest zuzuordnen, die beste Trasse mit dem besten Straßenquerschnitt ausgewählt wird?

Antwort zu 13:

Die Trassen werden in ihrem Verlauf jeweils entsprechend der lokal geltenden Platzverhältnisse bewertet, so ergeben sich unterschiedliche Abschnitte, bei denen bspw. eigene Gleiskörper möglich wären und andere, wo das nicht der Fall ist. Standardquerschnitte dienen hier als Orientierung. In die Trassenbewertung fließt eine Vielzahl von Kriterien ein, die es erlaubt, eine diesem Planungsschritt entsprechende Bewertung vorzunehmen.

Frage 14:

Inwieweit beabsichtigt der Senat eine sicherstellende Priorisierung, damit nicht etwa eine kompliziert zu bevorrechtigende (Eberswalder Straße), eine extrem langsame (Invalidenstraße) oder umwegige (Trassenvariantengruppen 4, 5 und teilweise 1 der Nordtangente vom Nov. 2018) Straßenbahnstrecke geplant wird?

Antwort zu 14:

Die Trassenbewertung erfolgt mit Kriterien für vier Anforderungen, d.h. dass die Anforderungen des Fahrgastes bei der Nutzung eines öffentlichen Personennahverkehrs- (ÖPNV) Angebots, des Betriebs (Verkehrsunternehmen, hier: BVG) für die Organisation des ÖPNV-Angebots, der Kommune für Mitteleinsatz und verkehrspolitische Ziele (Verkehrsplanung) und der Allgemeinheit für die Nutzung des öffentlichen Raums gleichermaßen berücksichtigt werden.

Dafür wird zunächst ein Kriterienkatalog erstellt, anhand dessen die Wirkungen der jeweiligen Trassenvariante auf die ausgewählten Zielgruppen beurteilt werden können. Der Kriterienkatalog ist so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet und deren Ausprägungen eingeschätzt werden können, so dass anschließend eine Bewertung nach einer festgelegten Bewertungsskala vorgenommen werden kann.

Die in der Frage aufgeführten Aspekte finden in den Kriterien „Reisezeit“ und „Streckenqualität“ Berücksichtigung.

Frage 15:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Nordtangente – trotz des erhöhten Zeitaufwands durch die Planung sehr vieler Trassenvarianten - wie in der Koalitionsvereinbarung vorgesehen bis 2021 baulich begonnen und wie im NVP vorgesehen 2025 in Betrieb gehen wird? Inwieweit trifft die Aussage zu, die zuständige Referatsleiterin habe in der Informationsveranstaltung am 07.11.18 die Inbetriebnahme erst für nach 2030 in Aussicht gestellt? Welche Gründe gibt es hierfür?

Antwort zu 15:

Die Aussage, die zuständige Referatsleiterin habe in der Informationsveranstaltung am 07.11.2018 die Inbetriebnahme erst für nach 2030 in Aussicht gestellt, trifft nicht zu. Der Koalitionsvertrag und die Richtlinien der Regierungspolitik geben den Rahmen der für die Legislatur geplanten Vorhaben. Der Nahverkehrsplan konkretisiert den Koalitionsvertrag und die Richtlinien der Regierungspolitik. Die Arbeitsplanung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird darauf abgestellt.

Berlin, den 20.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz