

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 04. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Dezember 2019)

zum Thema:

Straßenbahn-Neubaustrecken

Teil III -Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente)

und **Antwort** vom 19. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dez. 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. 18/21857
vom 4. Dezember 2019
über Straßenbahn-Neubaustrecken
Teil III - Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welchen Stand haben die Planung und das Genehmigungsverfahren der Straßenbahn-Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee?

Frage 2:

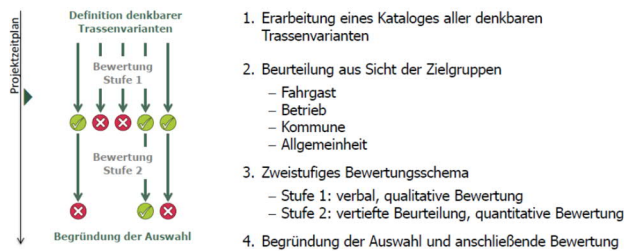
Welche Trassenführung ist die Vorzugsvariante? Wie lang ist sie?

Frage 3:

Wo im Streckenverlauf sind in welcher Fahrtrichtung und welcher Lage zu den Knotenpunkten Haltestellen vorgesehen?

Frage 6:

Wie lautet „die Begründung der Auswahl und anschließende Bewertung“ – siehe Punkt 4 im Auszug aus der Präsentation vom 05.11.2018, Seite 26:



Frage 18:

Wie viele Umsteiger von MIV auf Straßenbahn pro Tag werden prognostiziert?

Frage 19:

Welche Varianten wurden mit welchen Ergebnissen volkswirtschaftlich bewertet?

Antwort zu 1 bis 3, 6, 18 und 19:

Die vorbereitenden Planungsschritte Verkehrsmittelvergleich und Trassenvergleich sind abgeschlossen. Das Ergebnis des Verkehrsmittelvergleichs war, dass die Straßenbahn für die Relation das bestgeeignete Verkehrsmittel ist. Die Trassenbewertung zur Ermittlung der planerisch zu bevorzugenden Variante steht vor dem Abschluss. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist derzeit in Bearbeitung.

Frage 4:

Welchen Einfluss hatte § 26 Abs. 2 Satz 1 MobG¹ auf die Bewertung der Trassenvarianten?

Frage 5:

- Welchen Einfluss hatte § 26 Abs. 5 MobG² auf
- die Bewertung der Trassenvarianten?
 - die gewählten Straßenraumaufteilungen?
 - die gewählte Querung der Prenzlauer Promenade/A 114?
 - die geplante Lage der Haltestellen vor oder hinter LSA?

Antwort zu 4 und 5:

Die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes (MobG) sind dahingehend berücksichtigt, dass im Rahmen des Planungsprozesses die prognostizierten Strukturdaten zugrunde gelegt sind (z.B. Einwohner, Schulstandorte, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten).

¹ „Der ÖPNV soll insbesondere Wohngebiete, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, Sportzentren, kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Erholungsgebiete verkehrlich erschließen und verknüpfen.“

² „Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen umzusetzen.“

Im Rahmen der Trassenbewertung wurde von Regelquerschnitten der Straßenbahn ausgegangen, indem MobG-konforme Straßenraumaufteilungen (Fuß, Rad, Straßenbahn) zugrunde gelegt wurden. Konkretisierungen (u.a. Querung der Prenzlauer Promenade/A 114 und geplante Lage der Haltestellen vor und hinter LSA) werden Bestandteil der weiterführenden, vertiefenden Vorplanung sein.

Frage 7:

Welche Beiträge und Erkenntnisse aus der kurzen Online-Bürgerbeteiligung Ende 2018 zur ersten Stufe der Variantenbetrachtung hatten welchen Einfluss auf die Variantenbewertung?

Antwort zu 7:

Die Beiträge aus der zweiwöchigen Online-Bürgerbeteiligung Ende 2018 wurden in der 2. Stufe der Variantenbetrachtung berücksichtigt und eingehend geprüft. Sie führten zu keiner Änderung der Rangfolge der Varianten zueinander, da die kritischen und planungsrelevanten Einwände bereits im Vorfeld durch den Dienstleister erkannt und berücksichtigt wurden.

Frage 8:

Warum wurde zur zweiten Stufe der Variantenuntersuchung (s. o.) keine Bürger- oder Verbändebeteiligung durchgeführt?

Antwort zu 8:

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird gegen Ende der 1. Stufe der Variantenbewertung durchgeführt, um die eingehenden Hinweise in der 2. Stufe berücksichtigen zu können. Eine erneute Beteiligung in der 2. Stufe würde damit keine neuen planungsrelevanten Erkenntnisse bringen.

Frage 9:

Welche Bürger- und/oder Verbändebeteiligungen (nicht nur „BürgerInnendialog“) in welchen Planungsphasen mit welchen Mitwirkungsmöglichkeiten sind vor Fertigstellung der Entwurfsplanung und dem Planfeststellungsverfahren mit seiner gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen? Wenn nicht, warum sind diese vorgesehen?

Antwort zu 9:

Der Senat strebt an, Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus zu beteiligen, um potenzielle Konfliktfelder zwischen den Initiatoren und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und den Betroffenen untereinander bereits frühzeitig zu erkennen. Durch den § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) entstand eine neue Rechtsgrundlage für die sogenannte „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“. Dabei handelt es sich bei § 25 Abs. 3 VwVfG um eine Soll-Vorschrift. Aufgrund der erforderlichen Planungsschritte und der vielfältigen Interessen bei derartigen Vorhaben hat sich die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) auf einen mehrstufigen Beteiligungsprozess für die laufenden Straßenbahnausbaumaßnahmen verständigt. In diesen verschiedenen Schritten wird jeweils vor der Weiterführung der Planungen und vor etwaigen abschließenden

(politischen) Beschlüssen eine Beteiligung durchgeführt, um die Hinweise aller Interessierten einzusammeln und in das Verfahren einspeisen zu können. Hierzu werden jeweils vor den großen, öffentlichen Veranstaltungen erste Informationsrunden mit den institutionellen Akteuren ("Akteursrunden") durchgeführt, bevor die Informationen über die Veranstaltung und die Website allen zugänglich gemacht werden.

Frage 10:

Wie wurden die Varianten aus der 1. Stufe der Voruntersuchung bewertet? Bitte Einzelwertungen der Kriterien gem. Seite 20/28 der Präsentation vom 05.11.2018, jeweils Erläuterungen und Begründungen dazu sowie die Reihenfolge der Platzierung angeben.

Zielgruppe	Kriterien
Fahrgast	Potenzialerschließung
	Reisezeit
	Umsteigen
Betrieb	Wirtschaftlichkeit
	Streckenqualität
	Flexibilität
Kommune	Investitionen
	Beeinträchtigung des Fußgänger- u. Radverkehrs
	Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs
Allgemeinheit	Städtebauliche Aspekte
	Auswirkungen auf Mobilität
	Streckensensitivität
	Verkehrsemissionen

Antwort zu 10:

Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen und befindet sich noch im senatsverwaltungsinternen Abstimmungsverfahren. Die Untersuchungsergebnisse werden erst nach deren Freigabe veröffentlicht.

Frage 11:

Wie soll mit welchen Wartezeiten in der Vorzugsvariante die Prenzlauer Promenade/A 114 gequert werden?

Antwort zu 11:

Es wird auf die Antwort zu 1 verwiesen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass derartige Detailfragen den ausstehenden, vertiefenden Planungen vorbehalten sind.

Frage 12:

Inwieweit wird der Neubau der Straßenbahnstrecke zur städtebaulichen Aufwertung der durchfahrenen Straßen genutzt?

Antwort zu 12:

Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Verkehrsanlagen mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung angelegt. Eine detailliertere Planung erfolgt in den weiteren Planungsschritten.

Frage 13:

Welche Konsequenzen zieht der Vorhabenträger BVG daraus, dass die schalltechnischen Berichte (Lärmgutachten) für die letzten Straßenbahnneubaustrecken des üblicherweise beauftragten Gutachters z. T. Mängel enthielten und dadurch erhebliche zeitliche Verzögerungen der Projekte bis hin zur Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen verursacht wurden?

Frage 14:

Welche Konsequenzen zieht der Senat daraus, dass die schalltechnischen Berichte (Lärmgutachten) für die letzten Straßenbahnneubaustrecken des üblicherweise vom Vorhabenträger BVG beauftragten Gutachters z. T. Mängel enthielten und dadurch erhebliche zeitliche Verzögerungen der Projekte bis hin zur Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen verursacht wurden?

Antwort zu 13 und 14:

Die BVG teilt hierzu mit, dass sich innerhalb der teilweise längeren Planungsphasen sowohl grundlegende Vorgaben, Normungen und Richtlinien ändern können.

Die Planfeststellungsbehörde ergänzt hierzu:

„Es liegt in der Verantwortung des Vorhabenträgers vollständige und den rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechende Planfeststellungsunterlagen bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde einzureichen.“

Anschließend haben diese Behörden im fortlaufenden Planfeststellungsverfahren die Aktualität der maßgeblichen Unterlagen mit den am Feststellungsdatum geltenden Gesetzen sicherzustellen, sonst könnten die Entscheidungen (Planfeststellungsbeschlüsse etc.) vor den Verwaltungsgerichten erfolgreich angefochten werden.

Frage 15:

Welche Beförderungsgeschwindigkeiten sind für welchen Streckenabschnitt je Fahrtrichtung vorgesehen und in die volkswirtschaftliche Bewertung eingeflossen?

Antwort zu 15:

Die Straßenbahn wird mit den jeweils im Straßenraum geltenden Geschwindigkeiten unterwegs sein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu 1 verwiesen.

Frage 16:

Welche Kfz-Verkehrsmengen sind in welchem Streckenabschnitt je Fahrtrichtung vorhanden?

Antwort zu 16:

Daten aus der Straßenverkehrszählung 2014 finden sich als Querschnittsbelastungswerte, d.h. keine Trennung nach Fahrrichtungen, im Internetangebot der SenUVK unter folgendem Link: <http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>.

Frage 17:

Welche Kfz-Verkehrsmengen werden für welchen Streckenabschnitt je Fahrtrichtung prognostiziert?

Antwort zu 17:

Der inhaltliche Schwerpunkt der Untersuchungen zur Straßenbahntangente Pankow lag in der Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Angebotes) zwischen den Ortsteilen Pankows und den Versorgungszentren und in der möglichst umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Abwicklung der Verkehre. Eine streckenabschnittsweise Prognose der Kfz-Verkehrsmengen war nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Gleichwohl wird ermittelt, welche Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr sich aufgrund der Verbesserung des ÖPNV-Angebots einstellen könnten.

Frage 20:

Welches weitere Vorgehen ist mit welchen zeitlichen Abläufen geplant?

Antwort zu 20:

Die Untersuchung ist Grundlage für einen zukünftigen Beschluss zur Einleitung der weiteren Planungsschritte. Es ist vorgesehen, diesen Beschluss im Frühjahr 2020 herbeizuführen. Erst nachdem die Straßenbahnverlängerung beschlossen wurde, folgen weitere Planungsschritte (Vorplanung, Entwurfsplanung, etc.) und das Planfeststellungsverfahren, in dem der Trassenverlauf abschließend bestimmt wird.

Frage 21:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 21:

Nein.

Berlin, den 19.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz