

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 07. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. August 2020)

zum Thema:

Erneuerung der Berliner Allee – Eine unendliche Geschichte?

und **Antwort** vom 25. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. August 2020)

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. 18/24 475
vom 07.08.2020
über Erneuerung der Berliner Allee - Eine unendliche Geschichte?

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

Ich frage den Senat:

Gemäß Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20287 vom 29.07.2019 will die BVG ab dem Jahr 2021 die Straßenbahngleise in drei Abschnitten der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße grundhaft instandsetzen. Dies betrifft folgende Abschnitte:

- Indira-Gandhi-Straße bis Buschallee (beide Fahrtrichtungen)
- Buschallee bis Rennbahnstraße (stadteinwärtiges Gleis)
- Lindenallee bis Pistoriusstraße (stadtauswärtiges Gleis)

Frage 1:

Wie ist der konkrete Stand dieser Maßnahmen?

Antwort zu 1:

Die drei Abschnitte befinden sich aktuell in der Planung. Angestrebter Baubeginn ist jeweils:

- | | |
|---|----------------|
| • Indira-Gandhi-Straße bis Buschallee (beide Fahrtrichtungen) | ab August 2021 |
| • Buschallee bis Rennbahnstraße (stadteinwärtiges Gleis) | ab 2022 |
| • Lindenallee bis Pistoriusstraße (stadtauswärtiges Gleis) | ab Juni 2021 |

Aufgrund betrieblicher Belange kann die Maßnahme Berliner Allee - Buschallee bis Rennbahnstraße erst im Jahr 2022 erfolgen.

Frage 2:

Welche Änderungen der Gleislage und/oder der Bauform sind vorgesehen?

Antwort zu 2:

Die Gleisanlagen in den genannten Abschnitten werden lagegleich instandgesetzt. Die Bauform wird aus aktueller Sicht beibehalten bzw. ggf. durch ein anforderungstechnisch mindestens gleichwertiges Äquivalent, gem. aktuellem Stand der Technik und gesetzlicher Vorgaben, ersetzt.

Frage 3:

In der Antwort auf Schriftliche Anfrage Nr. 18/20287 vom 29.07.2019 heißt es: „Die Maßnahmen der BVG werden bei der Aufstellung der konkreten Zeitschiene für die Gesamtplanung zur Erneuerung der Berliner Allee entsprechend mitberücksichtigt. Unabhängig davon beziehen sich die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die BVG, die Verkehrslenkung Berlin (VLB) und der Bezirk gegenseitig in die Planungs- bzw. Abstimmungsprozesse beider Vorhaben ein. Im Rahmen der vorgesehenen Verkehrs-/ Machbarkeitsuntersuchung zur Erneuerung der Berliner Allee fließen auch Erkenntnisse vorlaufender, paralleler oder auch geplanter weiterer Maßnahmen im besagten Umfeld mit ein. Dies ermöglicht das Ausloten des größtmöglichen Gestaltungsspielraumes für die Aufteilung der Querschnitte.“

Zu welchen Ergebnissen hat die o. g. „Mitberücksichtigung“ inzwischen geführt?

Frage 4:

Welche Erkenntnisse über welche „vorlaufenden, parallelen oder auch geplanten weiteren Maßnahmen im besagten Umfeld“ liegen inzwischen vor?

Frage 5:

Welche Einschränkungen des Gestaltungsspielraums für die Aufteilung der Querschnitte ergeben sich daraus?

Frage 7:

Gemäß Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13 038 vom 03.01.2018 war eine „grundhafte Erneuerung der Berliner Allee“ im Abschnitt zwischen Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße einschließlich einer grundhaften Sanierung der Straßenbahngleisanlagen“ inklusive einer „Neugestaltung des gesamten Straßenraumes“ für den Zeitrahmen von 2018 bis 2022 vorgesehen, im Folgenden „Gesamtprojekt“ genannt. Die Ausschreibung einer Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung sei in der Vorbereitung.

Inwieweit ist die Beauftragung der o. g. – seit 2015 angekündigten (siehe 17/16 827) - „Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung“ inzwischen erfolgt, bzw. in welchem Stand der Vorbereitung befindet sie sich?

Frage 8:

Welche Terminplan liegt für das Gesamtprojekt vor?

Frage 18:

In welcher Weise, in welchen Planungsphasen, mit welchen Formaten und zu welchen Planungsinhalten ist ein begleitender Bürgerinformations- und Beteiligungsprozess für das Gesamtvorhaben vorgesehen?

Frage 19:

In welcher Weise, in welchen Planungsphasen, mit welchen Formaten und zu welchen Planungsinhalten ist eine begleitende Verbändebeteiligung für das Gesamtvorhaben vorgesehen?

Antwort zu 3 bis 5, 7, 8, 18 und 19:

Anlässlich eines Ortstermins wurde festgestellt, dass eine Machbarkeitsstudie für die Berliner Allee mangels Alternativen zum Querschnitt nicht zielführend ist. Daher sollen verkehrliche Untersuchungen erfolgen und die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße im Bestand (Borde beibehalten) durchgeführt werden. Die Abstimmungen bezüglich der erwähnten zu berücksichtigenden Maßnahmen kann daher auch erst dann im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen erfolgen. Auch zur Querschnittsaufteilung im Sanierungsbereich der Berliner Allee bzw. ggf. notwendiger Einschränkungen kann somit noch keine Aussage getroffen werden.

Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtmaßnahme kann unter Bezugnahme auf die vorgenannten Gründe sowie unter Berücksichtigung des komplexen Abstimmungs- und Planungsprozesses zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.

Im Verlauf des Planungsprozesses werden Informationen zum Planungsfortschritt und zu Zwischenergebnissen zum gegebenen Zeitpunkt auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht werden. Darüber hinaus beinhaltet der Planungsprozess die übliche Öffentlichkeitsbeteiligung in den entsprechenden Planungsphasen.

Frage 6:

In der Antwort auf Schriftliche Anfrage Nr. 18/20287 hieß es: „Da die Aufgabenstellung bzw. Leistungsbeschreibung zur geplanten Untersuchung noch nicht vorliegt, können gegenwärtig noch keine Aussagen zu konkreten Planungszielen bzw. deren Begründung getätigt werden.“

Inwieweit ist der daraufhin erfolgte BVV-Beschluss VIII-0955 von 2019 „Die grundhafte Sanierung hat zum Ziel:

- In der nördlichen Berliner Allee von Antonplatz bis Bernkasteler Straße durchgehende, sichere Radverkehrsanlagen herzustellen.
- Barrierefreie Gehwege und sichere Querungsmöglichkeiten für die Fußgängerinnen und Fußgänger über die Fahrbahn zu schaffen (v.a. südwestlich der Kreuzung Berliner Allee/Indira-Gandhi-Str. sowie am südlichen Knoten Berliner Allee/Rennbahnstr./Bernkasteler Str.).
- Eine gemeinsame ÖPNV-Spur (Bus und Straßenbahn) in den Straßenquerschnitt einzuordnen.
- Die Fahrbahn grundhaft zu erneuern und damit die Lärmemissionen zu verringern sowie zur Luftreinhaltung beizutragen.

Zukünftig soll auf dem Abschnitt Antonplatz bis Bernkasteler Straße zudem eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden. Die BVV fordert das Bezirksamt auf, darauf hinzuwirken, dass diese Ziele explizit in die Verkehrs- u. Machbarkeits -untersuchung, die voraussichtlich im vierten Quartal 2019 in Auftrag gegeben wird, einfließen.“

Planungsziel, Bestandteil der Aufgabenstellung und Politik des Senats?

Frage 9:

Welche Planungsziele sind in der Aufgabenstellung für die o. g. Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung enthalten? Wie wurden diese bestimmt und begründet?

Antwort zu 6 und 9:

Die Grundsätze der geltenden Richtlinien und Vorschriften, sowie die Grundsätze des Berliner Mobilitätsgesetzes kommen bei der grundhaften Erneuerung zur Anwendung. Die genannten Zielstellungen aus dem BVV-Beschluss VIII-0955 sind damit im Wesentlichen abgedeckt.

Grundlegendes Ziel für die Neugestaltung des Straßenraumes ist, auf der Basis der vorgenannten Grundsätze, die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Umweltverbundes, angemessen zu berücksichtigen.

Frage 10:

Welche Prognose- oder Ziel-Verkehrsmengen je Verkehrsart in welchen Straßenabschnitten sind für die Planungen vorgegeben?

Frage 11:

Wie wird der Widerspruch zwischen dem Flächenbedarf für die für 2030 prognostizierten Kfz-Mengen in der Berliner Allee einerseits und andererseits dem Flächenbedarf für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV dort gemäß den Anforderungen des MobG, der BVV (s.u.) und des NVP aufgelöst?

Frage 12:

Inwieweit werden im Hinblick auf die versprochene Mobilitätswende Prioritäten in Bezug auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden festgelegt?

Frage 13:

Welche Vorgaben in Bezug auf die Anzahl und Ausgestaltung (besonderer/unabhängiger Bahnkörper, ÖPNV-Spur, Mischverkehr, Trassierungsgeschwindigkeiten) der einzuplanenden Gleise für die Straßenbahn je Straßenabschnitt und Fahrtrichtung gibt es?

Frage 14:

Welche Vorgaben in Bezug auf die Lage der Haltestellen der Straßenbahnen und Busse gibt es?

Antwort zu 10 bis 14:

Die durch das Mobilitätsgesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen - der zu Fuß Gehenden, der Rad Fahrenden, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs - und soll dabei den Vorrang des Umweltverbundes sichern. Mit Hinweis auf die noch ausstehenden verkehrlichen Untersuchungen und Bewertungen können zum heutigen Zeitpunkt noch keine weiteren Vorgaben benannt werden. Die Flächenzuordnung in Abhängigkeit der genannten Flächenbedarfe wird im Ergebnis eines Abwägungsprozesses getroffen.

Es wird auch auf die Beantwortung zu 3 bis 5, 7, 8, 18 und 19 verwiesen.

Frage 15:

Welche Vorgaben in Bezug auf die Anzahl, Breite und Länge der einzuplanenden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr je Straßenabschnitt und Fahrtrichtung gibt es?

Frage 16:

Welche Vorgaben gibt es zu Fußgänger-Querungsmöglichkeiten? Falls an einem Knotenpunkt nicht über alle Armen Fußgänger-Querungsmöglichkeiten vorzusehen sind, warum nicht?

Frage 17:

Welche Vorgaben gibt es zu Radverkehrsanlagen? Falls nicht für je beide Fahrtrichtungen im gesamten Planungsgebiet Radverkehrsanlagen vorzusehen sind, warum nicht?

Antwort zu 15 bis 17:

Mit Hinweis auf die noch ausstehenden verkehrlichen Untersuchungen und Bewertungen können zum heutigen Zeitpunkt noch keine Vorgaben benannt werden.

Nach § 43 Mobilitätsgesetz sind auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen einzurichten.

Die Gestaltung eines Knotenpunktes erfolgt unter Berücksichtigung und Abwägung der Erfordernisse aller Verkehrsarten. Oberste Priorität hat dabei die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Grundsätzlich sollen an allen Knotenpunktarmen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr vorgesehen werden.

Frage 20:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 20:

Nein.

Berlin, den 25.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz