

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 14. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. September 2020)

zum Thema:

Straßenbahn-Neubaustrecken

Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente) - Nachfragen

und **Antwort** vom 08. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Okt. 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. 18/25004
vom 14. September 2020
über Straßenbahn-Neubaustrecken
Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente) - Nachfragen

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 den Bezirk Spandau und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

In der Antwort auf S18 / 21 857 vom 19.12.2019 heißt es:

„Die Trassenbewertung zur Ermittlung der planerisch zu bevorzugenden Variante steht vor dem Abschluss. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist derzeit in Bearbeitung.“

Frage 1:

Welche Trassenführung ist die Vorzugsvariante?

Frage 2:

Wie lang ist sie?

Frage 3:

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

Antwort zu 1, 2 und 3:

Die Untersuchungen zur Straßenbahnstrecke Tangente Pankow – Weißensee konnten entgegen den Planungen noch nicht vollständig abgeschlossen werden, so dass noch keine verbindlichen Aussagen möglich sind. Durch die Covid-19-Pandemie sind sowohl bei den verwaltungsseitig als auch den dienstleistend beteiligten Akteuren Verzögerungen aufgetreten, die bis heute nachwirken. Diese Verzögerungen entstehen durch die in der

Pandemie-Phase ausgefallenen gewohnten Präsenztermine und den dementsprechend erschwerten Abstimmungsbedarf über andere Formate und Kanäle. Zudem sind die Verzögerungen durch personelle Engpässe entstanden. Gegenwärtig stehen die Grundlagenuntersuchungen kurz vor dem Abschluss. Im Rahmen dieser Untersuchung werden ein planerisch zu bevorzugendes Verkehrsmittel ermittelt, die planerisch zu bevorzugende Trassenvariante identifiziert und ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Diese Untersuchung bildet die Grundlage für eine Senatsbefassung über eine weitere Konkretisierung der Planungen. Konkrete Aussagen zu Haltestellenlagen nach Fahrtrichtung ergeben sich erst in den späteren Planungsschritten (Vor- bzw. Entwurfsplanung), die nach einem Senatsbeschluss erarbeitet werden. Die Grundlagenuntersuchungen werden Vorüberlegungen dazu beinhalten.

Frage 4:

Mit welchen Beförderungsgeschwindigkeiten je Variante im Hinblick auf § 26, Abs. 5 MobG¹ wurde die Variantenuntersuchung durchgeführt?

Frage 18:

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

Antwort zu 4 und 18:

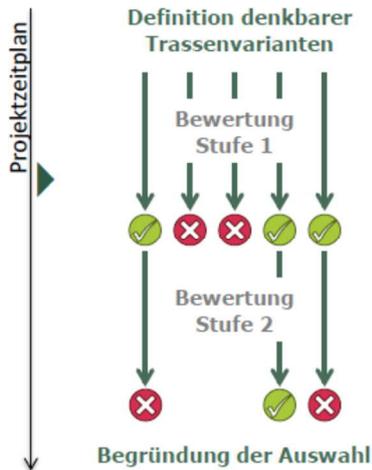
Um attraktive Reisezeiten zu gewährleisten, werden die Straßenraumaufteilungen und die Beeinflussungen der Lichtsignalanlagen (LSA) auf die Anforderungen der Straßenbahnerfordernisse angepasst, sodass die jeweils geltenden Geschwindigkeiten des Straßenraumes oder der Trasse genutzt werden können. Konkrete Aussagen sind mit den Planungsunterlagen aus der Planfeststellung möglich.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden die zu berücksichtigenden Geschwindigkeiten der einzelnen Streckenabschnitte der unterschiedlichen Varianten aufgezeigt. Die Unterlagen zu dieser Veranstaltung sind in folgendem Dokument unter dem Link: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/download/2018-11-05_Strassenbahn_Pankow.pdf, auf Folie 31 abrufbar und ersichtlich.

Frage 5:

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

¹ „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.“



1. Erarbeitung eines Kataloges aller denkbaren Trassenvarianten
2. Beurteilung aus Sicht der Zielgruppen
 - Fahrgast
 - Betrieb
 - Kommune
 - Allgemeinheit
3. Zweistufiges Bewertungsschema
 - Stufe 1: verbal, qualitative Bewertung
 - Stufe 2: vertiefte Beurteilung, quantitative Bewertung
4. Begründung der Auswahl und anschließende Bewertung

Antwort zu 5:

Die Begründung der Auswahl und die anschließende Bewertung beziehen sich auf den vorangegangenen Trassenvergleich und auf die Auswahl der planerisch zu bevorzugenden Variante. Hierbei wird die anhand der beiden, aber vor allem der 2. quantitativen Bewertungsstufe ermittelte Bepunktung überprüft und bewertend beschrieben. Die planerisch zu bevorzugende Variante wird danach auf ihren Nutzen und die Kosten und damit die Wirtschaftlichkeit untersucht.

Frage 6

Ist die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung inzwischen abgeschlossen?

- a. Wenn nein, warum nicht?
- b. Wenn nein, wann wird sie fertig sein?
- c. Wenn nein, welchen Stand hat sie?
- d. Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Frage 7

Welche Varianten wurden mit welchen Ergebnissen volkswirtschaftlich bewertet?

Antwort zu 6 und 7:

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung als Teil der Grundlagenuntersuchungen ist noch nicht abgeschlossen. Entgegen dem ursprünglichen Zeitplan ergaben sich Verzögerungen, die bis heute nachwirken (siehe Antwort zu 1 bis 3)

In der Antwort auf S18 / 21 857 von 19.12.2019 heißt es:

„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 8

Wer soll worüber beschließen?

Frage 9

Ist der für Frühjahr 2020 angekündigte Beschluss inzwischen erfolgt?

- a. Wenn nein, warum nicht?
- b. Wenn nein, wann wird er erfolgen?
- c. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 8 und 9:

Nach Abschluss der Grundlagenuntersuchungen werden diese dem Senat in Form einer Senatsvorlage vorgelegt. Der Senat beschließt auf Grundlage dieser Untersuchungen, ob weitere detaillierte Planungsschritte eingeleitet werden.

Der für Frühjahr 2020 angekündigte Senatsbeschluss ist noch nicht erfolgt, da es auf Grund der Covid-19-Pandemie zu Verzögerungen im Bearbeitungsprozess kam. Es wird angestrebt zeitnah die Untersuchungen abzuschließen und einen Senatsbeschluss zu erwirken.

Frage 10

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

Antwort zu 10:

Derzeit werden die Grundlagenuntersuchungen für diese Straßenbahnstrecke durchgeführt.

In der Antwort auf S18 / 21 857 von 19.12.2019 heißt es:

„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 11

Welche Akteursrunden, Bürger- und/oder Verbandsbeteiligungen (nicht nur „BürgerInnendialog“) in welchen Planungsphasen mit welchen Mitwirkungsmöglichkeiten sind wann vor Fertigstellung der Entwurfsplanung und vor dem Planfeststellungsverfahren vorgesehen?

Frage 12

Wenn keine oder noch nicht bekannt, warum nicht?

Antwort zu 11 und 12:

In der Phase der Grundlagenuntersuchungen haben Beteiligungsveranstaltungen (Akteursrunde, am 8. Oktober 2018, bei SenUVK, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin,

und Bürgerdialog, am 7. November 2018, in der Max-Bill-Schule (OSZ), Gustav-Adolf-Str. 66, 13086 Berlin) stattgefunden. Im Rahmen der folgenden Planungsphasen sind weitere Veranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern und Beteiligungsverfahren vorgesehen. Zum Ablauf des Planungsprozesses und der Öffentlichkeitsbeteiligungen besteht im Foliensatz zur Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger vom 07.11.2018 eine Übersicht auf den Folien 13 und 14. Dieser Foliensatz ist abrufbar unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/download/2018-11-05_Strassenbahn_Pankow.pdf.

Frage 13

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 13:

In der ersten Stufe der Variantenbetrachtung wurden die verschiedenen Varianten einer qualitativen Bewertung unterzogen und entsprechende Bepunktungen vorgenommen. Die Varianten mit den meisten Punkten wurde in einer zweiten Stufe vertiefend beurteilt, indem eine quantitative Beurteilung durchgeführt wurde. Die Details können nach der Veröffentlichung dem Kurzbericht entnommen werden (siehe Antwort zu 1). Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen und geprüft.

Frage 14

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

Antwort zu 14:

Derartige Detailfragen sind den folgenden vertiefenden Planungen vorbehalten.

In der Antwort auf S18 / 21 857 von 19.12.2019 heißt es:

„Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Verkehrsanlagen mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung angelegt.“

Frage 15

In welchen Abschnitten der Straßenbahnstrecke wird das Ziel der städtebaulichen Aufwertung durch Umgestaltung des Straßenraums in seiner vollen Breite umgesetzt?

Frage 16

Wenn gar nicht: Warum nicht?

Frage 17

Worin besteht die städtebauliche Aufwertung in den Abschnitten, in denen lediglich eine Gleistrasse in der vorhandenen Straße eingebaut wird?

Antwort zu 15, 16 und 17:

Die Ausgestaltung der Trassen und der Straßenraumgestaltung sowie -aufteilung sind Bestandteile der Vor- und Entwurfsplanung, die sich bei positiver Beschlussfassung des Senats an die Voruntersuchung anschließen.

In der Antwort auf S18 / 21 857 von 19.12.2019 heißt es:

„Gleichwohl wird ermittelt, welche Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr sich aufgrund der Verbesserung des ÖPNV-Angebots einstellen könnten.“

Frage 19

Wie viele Umsteiger vom MIV auf die Straßenbahn pro Tag werden prognostiziert?

Antwort zu 19:

Die Grundlagenuntersuchungen sind noch in Arbeit. Somit können noch keine konkreten Angaben zu Verlagerungseffekten gemacht werden.

Berlin, den 08.10.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz