

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2021)

zum Thema:

**Berliner Allee und Haltestelle „Weißer See“ sowie LSA Berliner Allee/Indira-Gandhi-Straße“ II**

**Nachfragen zur Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/25563**

und **Antwort** vom 21. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Feb. 2021)

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. 18/26535  
vom 08. Februar 2021**

**über Berliner Allee und Haltestelle „Weißer See“ sowie LSA Berliner Allee/ Indira-  
Gandhi-Straße II**

**Nachfragen zur Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/25563**

---

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:

Zur Antwort auf Frage 1 und 2: In der Antwort des Senats bleibt offen, **wie** der Senat angesichts der geplanten Steigerung des Kfz-Aufkommens und der Beibehaltung der Mischnutzung der Fahrspur von ÖPNV und MIV in diesem Bereich eine Behinderung des ÖPNV künftig verhindern sowie die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit einer der wichtigsten Straßenbahnlinien und der wichtigen Busverbindung 255 (die Pankow und Weißensee verbindet) erhöhen möchte, wenn der Straßenraum dafür nicht neu aufgeteilt werden soll. Welche konkreten Maßnahmen wird Senat hier umsetzen um einer Behinderung des ÖPNV dort künftig begegnen zu können? Welche konkreten Lösungsansätze verfolgt der Senat, um die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des verkehrenden ÖPNV auf dem benannten Abschnitt zu gewährleisten? Wann und wie werden diese Maßnahmen konkret im Rahmen der Planungen benannt?

Antwort zu 1:

Der Senat plant keine Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens. Verkehrsprognosewerte werden jedoch in den verkehrlichen Untersuchungen bzw. Planungen regelkonform Berücksichtigung finden.

Grundlegende Maßgabe für die Neugestaltung des Straßenraumes ist es jedoch, die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Umweltverbundes, zu berücksichtigen. Ein großes Augenmerk liegt dabei auf Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Es ist unstrittig, dass der Straßenraum anders verteilt werden muss, wenn die Situation für den Umweltverbund (v. a. Radverkehr) verbessert werden soll.

Konkrete Maßnahmen bzw. Lösungsansätze können erst im Rahmen der kommenden Planungen entwickelt werden. Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtmaßnahme kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.

Frage 2:

Zur Antwort auf Frage 3: In der Antwort des Senats bleibt offen, **ob** die Auswirkungen der Erhöhung des MIV-Aufkommens und die Schaffung von Radverkehrsanlagen für diesen Abschnitt untersucht werden sollen. Wenn ja, wann konkret ist dies geplant? Wenn nein, warum nicht? Welche konkreten Untersuchungen zum genannten Straßenabschnitt/Netzabschnitt Albertinenstraße - Weißer See sollen wann erfolgen? Gibt es für den stadteinwärts anschließenden Straßenabschnitt bis Gürtelstraße-Lehderstraße (auch hier gibt es keine Radverkehrsanlagen) bzw. stadtauswärts bis Rennbahnstraße ebenso entsprechende Planungen? Wenn ja, was ist wann geplant? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Untersuchungen zum Straßenabschnitt (Albertinenstraße - Weißer See - Rennbahnstraße) werden im Rahmen der weiteren Planungen zur Erneuerung dieses Straßenabschnittes erfolgen.

Konkrete Planungsschritte ergeben sich in diesem Rahmen in Abhängigkeit der Erfordernisse und entsprechend der vorgegebenen Planungsphasen. Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtmaßnahme kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.

Im Abschnitt zwischen Antonplatz und Albertinenstraße erfolgte im Jahre 2000 eine Sanierung (Straße/ Straßenbahn) mit dem aktuellen Querschnitt. Ein erneuter grundhafter Umbau ist aus diesem Grund zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht geplant. Für diesen Abschnitt sowie für den Bereich Antonplatz bis Gürtelstraße/ Lehderstraße sind dem Senat bisher keine Planungsabsichten des Straßenbaulastträgers zum Bau von Radverkehrsanlagen bekannt. Um die Bedingungen für den Radverkehr in diesem Bereich zu verbessern, werden vom Straßen- und Grünflächenamt in den parallelen Nebenstraßen Maßnahmen ergriffen, die alternative Routenführungen für den Radverkehr ermöglichen. Unter anderem sind Planungen bekannt, die südlich parallel verlaufende Bizetstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Frage 3:

Zur Antwort auf Frage 4, 5 und 6: Wann sollen die von der BVG durchzuführenden Gleisinstandsetzungsarbeiten bzw. notwendigen Gleisverschiebungen beginnen? Als wie dringlich schätzt der Senat in diesem Zusammenhang die Gleisinstandsetzungsmaßnahmen ein?

Frage 4:

Zur Antwort auf Frage 7: Welches sind die konkreten, möglichen, verschiedenen Maßnahmen zur Gleisinstandsetzung?

Antwort zu 3 und 4:

Hierzu antwortet die BVG:

„Der Zustand der Gleise in der Berliner Allee lässt nur eine Grundinstandsetzung zu“.

Das bedeutet, die Oberbaukonstruktionen werden dem Grunde nach in alter Lage erneuert. Dies betrifft im Jahr 2021 partiell den Abschnitt Antonplatz bis Indira-Gandhi-Straße und im Jahr 2022 den Bereich Indira-Gandhi-Straße bis Rennbahnstraße. Die Instandsetzung hat eine äußerst hohe Dringlichkeit, da die Nichtausführung die Betriebssicherheit gefährden und kurz- bis mittelfristig eine Außerbetriebnahme der Gleise erforderlich machen könnte.

Frage 5:

Zur Antwort auf Frage 9 und 11: Wie stellt sich die konkrete Situation an der LSA Berliner Allee/Indira-Gandhi-Str. dar? Die hier vom Senat beschriebenen Situationen treffen, z.B. auf die Kreuzung Greifswalder Straße/Ostseestraße zu (durch die Lage der Haltestellen vor der LSA). Zudem gibt der Senat an, dass der Einfluss auf die ÖV-Beschleunigungsqualität von LSA von Fahrerwechseln innerhalb der Annäherungsstrecke aufgrund der zusätzlich verfälschten Prognosegenauigkeit immer negativ zu bewerten sei. Warum führt diese Negativbewertung in der Folge nicht zu einer anderen Planung?

Antwort zu 5:

Mit Bezug auf die beschriebenen betrieblichen Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist es im Interesse des Senats, die Fahrerwechsel nach Möglichkeit nicht in Haltestellen vor Lichtsignalanlagen (LSA) durchzuführen. Es wird angestrebt, den Personalwechsel an Stellen durchzuführen, welche eine entsprechend verlängerte Aufenthaltsdauer ermöglichen.

Aus diesem Grund gab es auch vermehrt entsprechende Anfragen an die BVG, in deren Zuständigkeit die Festlegung der Ablösepunkte liegt. Die BVG-interne Festlegung muss neben verkehrlichen u.a. auch personalrechtliche Aspekte berücksichtigen. In einigen Fällen, z. B. am S+U Pankow hat die Abstimmung mit der BVG zu einer Verlegung der Ablösepunkte im Busverkehr geführt.

Im Bestand liegen die Haltestellen an der Kreuzung Berliner Allee / Indira-Gandhi-Straße vor der LSA, wodurch die bereits beschriebenen Probleme hinsichtlich der Abwicklung am Knoten mit Linienbündelung vermieden werden. Alternative Planungen liegen bisher nicht vor und werden erst in einem konkreten Projekt im Rahmen der Gesamtplanung beleuchtet.

Frage 6:

Zur Antwort auf Frage 10: Wie definiert der Senat hier die Verlustzeiten? Wäre es aus Sicht des Senates nicht zutreffender, die notwendige Fahrgastwechselzeit zu erfassen und sie von der gesamten Haltezeit abzuziehen? Wie bewertet der Senat den Umstand, dass v.a. stadtauswärts noch Verlustzeiten hinzukommen, die durch Belegung der Haltestelle entstehen (denn das für Haltestellen hinter der LSA befürchtete Problem existiert längst vor der Haltestelle Weißer See stadtauswärts) und welche Lösung strebt er hierfür an?

Antwort zu 6:

Zum Thema Fahrgastwechselzeit teilt die BVG mit, dass die Verlustzeit in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) mit einer angenommenen Geschwindigkeit von 10m/s und der Wegstrecke zwischen An- und Abmeldung an der LSA berechnet werden. Wenn sich innerhalb dieser Wegstrecke eine Haltestelle befindet, werden pauschal 25s Fahrgastwechselzeit abgezogen. Die angenommene Geschwindigkeit sowie die Fahrgastwechselzeit können in Einzelfällen angepasst werden. In der Antwort der BVG auf die Frage 10 wurde für alle Relationen eine Fahrgastwechselzeit von 25s angenommen, sie gehört also nicht zur angegebenen Wartezeit an der LSA.

Aufgrund der Komplexität der Gesamtmaßnahme ist es nicht zielführend, einzelne Maßnahmen losgelöst und vorgezogen zu untersuchen. Die verkehrlichen Auswirkungen müssen in ihrer Gesamtheit untersucht werden. Konkrete Einzelmaßnahmen und Einzelplanungen können erst im Rahmen der kommenden Gesamtplanungen entwickelt werden.

Frage 7:

Zur Antwort auf Frage 12: Wenn der Senat angibt, dass hinter der LSA gelegene Haltestellen, die Abfertigungsrate der Haltestellenanlage steigert und die individuelle Reisezeit des ÖV Fahrzeugs positiv beeinflusst, warum wird dieser Umstand nicht bei allen Straßenbahnneubauvorhaben berücksichtigt? Der Senat kommt zudem in seiner Antwort zu der Erkenntnis, dass hochbelastete Haltestellen aber i. d. R. für mehr als ein haltendes ÖV-Fahrzeug sein sollten. Wieso werden dann keine Doppelhaltestellen bei der Straßenbahn in Berlin eingerichtet? Welche technischen und baulichen Möglichkeiten zur rechtzeitigen Anzeige der Haltepositionen prüft der Senat, um Doppelhaltestellen realisieren zu können?

Antwort zu 7:

Die Lage der Haltestellen hängt von zahlreichen Faktoren ab, welche über die reine Reisezeitbetrachtung hinausgehen. Aus diesem Grund wird es im Bestandsnetz auch immer Beispiele für betrieblich ggf. ungünstige Lösungen geben.

Hinter dem Knotenpunkt gelegene Haltestellen steigern nicht in jedem Fall die Leistungsfähigkeit der LSA und der Haltestellenanlage. Es kann auch mit Haltestellen hinter LSA zu Verlustzeiten vor der LSA kommen, da hierbei die Wartezeiten nicht durch die Haltestellenbedienung genutzt werden können.

Ein weiterer Abwägungsfall sind z.B. Haltestellenbereiche in Mischfahrstreifen. Hier sind Haltestellen hinter signalisierten Knoten abzulehnen, da sie zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen führen.

Es gibt in allen Fällen ein Für und Wider für die geeignete Wahl der Haltestellenlage, die Lösungsfindung ist komplex und findet mehrdimensional statt. Sie muss bauliche, betriebliche, verkehrliche und Fahrgastpositionen gegeneinander abwägen und gewichten. Es handelt sich stets um Einzelfallentscheidungen. Die pauschale Anwendung bzw. Vorgabe bestimmter Haltestellenformen ist daher ein unzureichender Planungsansatz.

Die Aussage zu Mehrfachhaltestellen ist so nicht richtig wiedergegeben, der verallgemeinernden Schlussfolgerung fehlt somit die fachliche Grundlage. Sie gilt nur bei Haltestellen in Ausfahrten von Knoten mit stark frequentierten Linien (z. B. Landsberger Allee / Danziger Straße - Petersburger Straße stadteinwärts). Die Einrichtung von Mehrfachhaltestellen ist zumeist auch ein räumliches Problem.

Die LSA soll Straßenbahnen priorisiert behandeln. Eine Abfertigung der Straßenbahnen nach Fahrplanlage widerspricht dieser Zielstellung, sobald es Abweichungen hiervon gibt. In diesen Fällen müssten die Straßenbahnen vor der LSA warten, damit die fahrplangerechte Reihenfolge der Straßenbahnen eingehalten wird.

Auf Grundlage der o.g. Zielstellung steuert die LSA die Straßenbahnen nach den aktuellen Abläufen und Anforderungen und sortiert deren Freigaben priorisiert in den Ablauf ein, um möglichst geringe bzw. keine Verluste zu generieren.

Die Anzeige der Haltestellenposition kann daher nur im Idealfall oder unter der Inkaufnahme von Verlusten hergestellt werden, die in diesem Zuge zur Verschleppung von Verspätungslagen auf nicht verspätete Linien führen kann. Der Senat prüft keine derartigen Möglichkeiten.

Frage 8:

Zur Antwort auf Frage 13 und 14: Wurden vom Senat also bisher keine der erfragten Prüfungen vorgenommen? Trifft dies zu? Welche Grundlage hat sodann die Entscheidung des Senats gegen die Durchführung einer Machbarkeitsstudie? Inwieweit ist die Prüfung verbleibender Möglichkeiten und der bestehenden Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung in die Entscheidung gegen eine Machbarkeitsstudie eingeflossen?

Antwort zu 8:

Für den benannten Abschnitt der Berliner Allee können Aussagen zur Verlegung von Haltestellen bzw. der Führung des Busverkehrs erst im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen getroffen werden. Die Entscheidung, auf eine Machbarkeitsuntersuchung zu verzichten, wurde getroffen, um die Planungen zur grundhaften Erneuerung der Berliner Allee - mit gleichzeitiger Umgestaltung des Straßenraumes - voran zu bringen. Der Verzicht auf eine Untersuchung und damit der Einstieg direkt in ein konkretes Planverfahren für den besagten Abschnitt ermöglicht eine schnellere Planung und Umsetzung der Maßnahmen.

Frage 9:

Zur Antwort auf Frage 15 und 16: Der Senat gibt in seiner Antwort an, grundsätzlich die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee zu befürworten. Warum wurde diese dann bisher nicht veranlasst? Nach der im BVV-Beschluss VIII-0995 unter "Ziele" enthaltenen Liste wird "zudem" noch "auf dem Abschnitt Antonplatz bis Bernkasteler Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h" gefordert. Wie steht der Senat konkret zur Realisierung dieser Zielstellung? Die BVV fordert in diesem Beschluss zudem die "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.)" Dort gibt es - zugunsten der Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr - bislang keine Fußgängerquerungen. Wie steht der Senat konkret zur Realisierung dieser Zielstellung? Die BVV fordert explizit "durchgängige ÖPNV-Spuren", also besondere Bahnkörper mit Freigabe für Linienbusse. Wie steht der Senat konkret zur Realisierung dieser Zielstellung? Warum ist die Ob-Prüfung einer gemeinsamen ÖPNV-Spur nicht bereits im Rahmen der Entscheidungsfindung über den Umbau erfolgt (obwohl diese doch auch von der Zielstellung des MobG erfasst ist)?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der anstehenden Planungen zur Sanierungsmaßnahme im Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße werden die Maßnahmen auf ihre technische Machbarkeit sowie die verkehrlichen Auswirkungen und Abhängigkeiten untersucht werden. Eine Entscheidung über die einzelnen Maßnahmen ist daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll.

Frage 10:

Zur Antwort auf Frage 17 und 18: Der Senat gibt in seiner Antwort an, dass für den benannten Abschnitt der Berliner Allee Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie Vermeidung von Behinderungen des stadtauswärts fahrenden ÖPNV im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen erarbeitet würden. Welche konkreten Maßnahmen lässt der Senat hierzu vorab bereits prüfen? Wann beginnt die Untersuchung und um welche Einzelplanungen im Konkreten handelt es sich hierbei?

Antwort zu 10:

Aufgrund der Komplexität der Gesamtmaßnahme ist es nicht zielführend, einzelne Maßnahmen losgelöst und vorgezogen zu untersuchen. Die verkehrlichen Auswirkungen müssen in ihrer Gesamtheit untersucht werden. Wie erwähnt, ist die grundlegende Maßgabe für die Neugestaltung des Straßenraumes, insbesondere die Situation für den Umweltverbund zu verbessern. Auf dieser Grundlage können konkrete Einzelmaßnahmen und Einzelplanungen erst im Rahmen der kommenden Gesamtplanungen entwickelt werden. Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtmaßnahme kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.

Frage 11:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 21.02.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz