

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 12. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. April 2021)

zum Thema:

Stillstand beim Umbau der Tramhaltestelle Greifswalder Straße!?! - Wie ist der aktuelle Stand

und **Antwort** vom 26. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Apr. 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. 18/27299
vom 12. April 2021
über Stillstand beim Umbau der Tramhaltestelle Greifswalder Straße!? - Wie ist der
aktuelle Stand

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat zum Teil 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:

Wie ist der aktuelle Sachstand zum Umbau der Tramhaltestelle S-Bahnhof Greifswalder Straße und in welcher Phase befinden sich derzeit die Planungen?

Antwort zu 1:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Entwurfsplanung, die Verkehrsplanung sowie die Verwaltungsvereinbarung zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und BVG zum Umbau der Tramhaltestelle Greifswalder Straße und zur Tunnelschließung befinden sich derzeit im Abstimmungsprozess.“

Frage 2:

Ist die Erstellung der fertigen Entwurfsplanung Tramhaltestelle (inkl. umliegender Bauwerke der Deutschen Bahn) mittlerweile erfolgt und wie sieht die derzeitige Planung im Entwurf konkret aus?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die derzeitige Entwurfsplanung sieht eine Verschiebung der Tramhaltestelle um ca. 30 m stadteinwärts vor. Die Tramhaltestelle, sowie die Überdachung der Tramhaltestelle sollen teilweise unter das Brückenbauwerk verschoben werden. Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG ist bereits erfolgt.“

Frage 3:

Wie stellt sich die aktuelle Verkehrsplanung dar und inwieweit haben sich hierzu Änderungen ergeben? (1. Lichtsignalanlagen-Fußgängerüberweg, 2. Verkehrsführung während der Bauzeit etc.)

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Zur Verkehrsführung während der Bauzeit kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Die aktuelle Gestaltung der Verkehrsplanung sieht eine Straßen- und Gleisquerung durch Fußgängerfurten, mit einer überbreiten Furt im Zugangsbereich, vor. Diesbezüglich haben sich zu den Plänen von 2017 keine Änderungen ergeben. Im Gegensatz zu den Plänen von 2017 wurde die Breite des Radweges, im Hinblick auf das neue Berliner Mobilitätsgesetz, angepasst.“

Frage 4:

Inwieweit wurde bereits ein Verkehrskonzept für die geplante Bauzeit erarbeitet und wie sieht dieses konkret aus?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für die geplante Bauzeit befindet sich noch in der Entwicklungsphase.“

Frage 5:

Welche einzelnen Planungsleistungen sind in Zusammenhang mit dem Umbau bereits ausgeschrieben?

Antwort zu 5:

Hierzu teilt die BVG mit:

„In Zusammenhang mit dem Umbau der Tramhaltestelle Greifswalder Straße wurden die Planungsleistungen für die Objekt- und Tragwerksplanung sowie für die Verkehrsplanung ausgeschrieben.“

Frage 6:

Inwieweit liegt die Entwurfsplanung für die zukünftige Fußgängerquerung in Höhe des S-Bahn-Ausganges mittlerweile vor?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Entwurfsplanung für die zukünftige Fußgängerquerung in Höhe des S-Bahn-Ausgangs befindet sich derzeit noch in der Bearbeitung.“

Frage 7:

Wie ist der aktuelle Sachstand zur Tunnelschließung und der dazu benötigten Verwaltungsvereinbarung?

Antwort zu 7:

In den letzten zwei Jahren wurden Planungsgespräche für die Umgestaltung der Tram-Haltestelle und Schließung des Fußgängertunnels mit der BVG geführt. Aus dem Ergebnis dieser Gespräche wurde mit der BVG eine Dienstvereinbarung aufgestellt, die sich noch in der Abstimmung befindet.

Frage 8:

In welchen konkreten Schritten wird die Umsetzung der Tunnelschließung wann und im Einzelnen erfolgen?

Antwort zu 8:

Die Tunnelschließung erfolgt im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Tram-Haltestelle. Konkrete Schritte für die Umsetzung und ein Baubeginn können nach derzeitigem Planungsstand noch nicht genannt werden.

Frage 9:

Welche Vorbehalte zur geplanten Schließung des Tunnels wurden aus der Bevölkerung oder seitens des Bezirksamtes Pankow an den Senat herangetragen und wie schätzt der Senat die Akzeptanz der derzeit bestehenden Tunnelverbindung bei den Nutzenden ein?

Antwort zu 9:

Es wurden keine Vorbehalte zur geplanten Schließung des Tunnels aus der Bevölkerung oder Seitens des Bezirksamtes Pankow an den Senat herangetragen. Aufgrund der immer mehr im Fokus stehenden Angsträume ist die Akzeptanz der Nutzenden für Tunnelverbindungen unterschiedlich. Direkte und geregelte oberirdische Straßenquerungen werden von den Nutzenden eher angenommen.

Frage 10:

Inwieweit werden die zukünftigen LSA an der Straßenbahnhaltstelle dem Fahrgastaufkommen zu Stoßzeiten Rechnung tragen? Wie wird ein hohes Fahrgastaufkommen an der LSA intelligent und verkehrssicher gesteuert?

Antwort zu 10:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Dem erhöhten Fahrgastaufkommen soll insbesondere durch die überbreite Furt (10 m) im Zugangsbereich zur Tramhaltestelle Rechnung getragen werden. Eine der Vorgaben ist dabei, dass eben diese Fahrgastverkehre nicht am eigentlichen Hauptknoten abgewickelt werden, sondern im unmittelbaren Umsteigebereich zwischen S-Bahn und Tram.“

Frage 11:

Wie wird den Fahrgästen, die stadteinwärts vom Tram-Bahnsteig zur S-Bahn wechseln, der schnelle und sichere Umstieg nach Beseitigung des Tunnels gewährleistet? Welche Lösungsansätze werden hier im Einzelnen verfolgt?

Antwort zu 11:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Fahrgäste, die stadteinwärts von der Tramhaltestelle zur S-Bahn wechseln, sollen durch eine signalisierte Fußgängerfurt über die Gleise geleitet werden. Die in der Antwort zur Frage 10 genannte überbreite signalisierte Furt (fast parallel zum Bestandseingang des Fußgängertunnels sowie zum S-Bahn-Eingang) soll das sichere Überqueren zum S-Bahn-Eingang ermöglichen.“

Frage 12:

Welche Gründe sprechen aus Sicht des Senates für die Sanierung und somit gegen die Schließung des bestehenden Tunnels?

Antwort zu 12:

Der Grund für eine Sanierung stellt die kreuzungsfreie Quermöglichkeit der Greifswalder Straße für nicht mobilitätseingeschränkte Nutzende dar. Gründe für die Schließung des bestehenden Tunnels ergeben sich aufgrund des baulichen Zustandes der Tunnelanlage, dem erforderlichen Rückbau der vorhandenen Treppenanlagen durch die Umgestaltung der Tram-Haltestelle und der besseren Anbindung der Tram-Haltestelle durch eine Lichtsignalanlage, den Unterhaltungsaufwendungen für das Bauwerk, zur Beseitigung von Vandalismusschäden und Graffiti sowie der nicht gegebenen Barrierefreiheit.

Frage 13:

Welchen konkreten Mehrwert sieht der Senat durch die von ihm geplanten Umbaumaßnahmen?

Antwort zu 13:

Mit der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger S-Bahn und Tram und der barrierefreien Erreichbarkeit der Tram soll die Umsteigebeziehung verbessert werden. Darüber hinaus besteht der Mehrwert für die Tunnelschließung im Wegfall der laufenden Unterhaltungskosten und der Sanierungskosten sowie der Herstellung der Barrierefreiheit.

Frage 14:

Wie weit ist die Planung sowie Abstimmung zwischen Bezirk und Senat zum Thema Fahrradparken vor Ort?
Was ist wann konkret geplant?

Antwort zu 14:

Die Standort- und Potenzialanalyse an der Greifswalder Straße wurde wie für weitere 236 S- und U-Bahnhöfe abgeschlossen. Die Bedarfsprognose für 2030 liegt bei 353 Abstellplätzen, davon 71 gesicherten Abstellplätzen, während es im Bestand derzeit nur 80 Abstellplätze gibt. Um die 273 noch erforderlichen Abstellplätze realisieren zu können, wurden sechs Potenzialflächen ermittelt.

Bei der Priorisierung der Standorte, die zunächst umgesetzt werden sollen, hat der Bezirk Pankow der Greifswalder Straße einen hohen Stellenwert zugeschrieben, verweist jedoch zugleich auf die Abhängigkeit zum geplanten Umbau der Straßenbahnhaltestelle. Diese Planungen gilt es im nächsten Schritt zwischen dem Bezirk, der SenUVK und der GB infraVelo GmbH zu harmonisieren.

Frage 15:

Ist den Antworten auf diese Fragen von Seiten des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Nein.

Berlin, den 26.04.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz