

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)**

vom 14. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juni 2021)

zum Thema:

**Umbau der Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Greifswalder Straße  
Eine unendliche Geschichte...!?**

und **Antwort** vom 01. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Jul. 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. 18/27948**  
**vom 14. Juni 2021**  
**über Umbau der Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Greifswalder Straße**  
**Eine unendliche Geschichte...!?**

---

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 Straßenbahnhaltestelle?

Antwort zu 1:

Hierzu teilt die BVG mit:

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

Frage 2:

Inwieweit ist weiterhin eine Verschiebung der Tramhaltestelle um ca. 30 m stadteinwärts sowie die Überdachung der Haltestelle vorgesehen?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die derzeitige Entwurfsplanung sieht eine Verschiebung der Tramhaltestelle um ungefähr 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:

Inwieweit ist weiterhin eine Straßen- und Gleisüberquerung durch eine zehn Meter breite Furt im Zugangsbereich vorgesehen?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die BVG mit:

„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:

Aus den Antworten 8 und 9 zur Schriftlichen Anfrage 18/11140 geht hervor, dass die Fußgängerunterführung für die Nutzer unattraktiv sei. Anhand welcher messbaren Kriterien erfolgte diese Senatseinschätzung?

Antwort zu 4:

Eine Einschätzung erfolgt auf Grundlage des baulichen und optischen Zustandes und der nicht vorhandenen barrierefreien Zugänglichkeit. Die Einschätzung der Senatsverwaltung stützt sich weiter auf Anrufe bzw. Meldungen der Berliner Bürgerinnen und Bürger.

Frage 5:

Wann ist die Fußgängerunterführung letztmalig instand gesetzt worden?

Antwort zu 5:

Es erfolgen regelmäßig kleinere Instandsetzungsmaßnahmen im Zuge der laufenden Unterhaltung, wie z.B. Reparatur der Treppenhandläufe, Teilerneuerung von losen Fugenabdeckbändern, Befestigung loser Wandverkleidungsplatten oder Ersatz fehlender Abdeckroste der Entwässerungsrinnen. Eine Grundinstandsetzung wurde bisher nicht vorgenommen.

Frage 6:

In welchen Intervallen wird die Fußgängerunterführung gereinigt und gewartet? Wann erfolgte die letzte Hauptprüfung und wie wurde der Zustand des Bauwerks bewertet? Wie wird der Zustand aktuell bewertet?

Antwort zu 6:

Die Fußgängerunterführung ist eine öffentlich gewidmete Wegeverbindung und im Straßenreinigungsverzeichnis A, Reinigungsklasse 1a, 7 x wöchentliche Reinigung eingruppiert. Zusätzlich erfolgt durch die Bauwerksunterhaltung eine monatliche Nassreinigung des Asphaltbodens, der Treppen und Tunnelwände. Die Decke wird einmal im Jahr gereinigt. Bei Graffitiverunreinigung erfolgen Sonderreinigungen. Die letzte Hauptprüfung nach DIN 1076 erfolgte 2015 mit der Zustandsnote 2,5. Die aktuelle Zustandsbewertung hat sich über die Einfache Prüfung 2018 bis heute nicht verändert.

Frage 7:

Bestehen bauliche Schäden in der Fußgängerunterführung? Wenn ja, um welche Schäden handelt es sich im Einzelnen und wie und wann wurden diese festgestellt und ggf. behoben?

Antwort zu 7:

Bei den Bauwerksschäden handelt es sich um schadhafte bzw. undichte Bauwerksfugen, Durchfeuchtungen mit Aussinterungen an den aufgehenden Tunnelwänden, Risse in der Tunnelsohle, Unebenheiten im Belag, schadhafte Wandverkleidungen und Handläufe. Diese Schäden wurden bei den Haupt- und Einfachen Prüfungen festgestellt und teilweise im Zuge der laufenden Unterhaltung beseitigt.

Frage 8:

Sofern Schäden festgestellt wurden, warum wurden diese bis dato nicht behoben?

Antwort zu 8:

Kleinere Schäden insbesondere zur Wahrung der Verkehrssicherheit werden unverzüglich beseitigt. Aufgrund der Planungen zum Rückbau des Fußgängertunnels mit der BVG wäre eine grundlegende Instandsetzung zu diesem Zeitpunkt wirtschaftlich nicht vertretbar.

Frage 9:

Sofern Schäden festgestellt wurden, welchen Aufwand bedeutet es, diese zu beheben und welche finanziellen Kosten entstünden im Einzelnen?

Antwort zu 9:

Für die Beseitigung der Abdichtungsschäden wäre eine komplette Freilegung des Tunnelkörpers erforderlich. Dies hätte eine Vollsperrung der Greifswalder Straße für den Verkehr und der Straßenbahn zur Folge, die Straßenbahngleise müssten ausgebaut und diverse im Straßenraum liegende Leitungen umgelegt werden. Es müssten Verkehrssicherungskonzepte erarbeitet und Behelfsquerungen für zu Fuß Gehende geschaffen werden. Die Arbeiten würden einen erheblichen Planungs- und Kostenaufwand nach sich ziehen, der in Anbetracht der Planungen zum Rückbau aktuell nicht betrieben wird.

Frage 10:

Wie hoch ist der Anteil der Umsteiger von der Straßenbahn zur S-Bahn in allen vier Relationen (Haltestelle stadteinwärts → zur S-Bahn und zurück sowie Haltestelle stadtauswärts → zur S-Bahn und zurück) in der HVZ und außerhalb, die die Fußgängerunterführung benutzen?

Frage 11:

Wie hoch ist der Anteil der Umsteiger (NICHT Ein- und Aussteiger), die die ampelgeregelte Querung nutzen (Kreuzung Greifswalder / Storkower Straße)?

Frage 12:

Wie hoch ist der Anteil an Personen, die die Fußgängerunterführung als Zuwegung zur S-Bahn benutzen (NICHT Umsteiger)?

Antwort zu 10 - 12:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Eine Unterscheidung wurde bei den bisherigen Zählungen nicht getroffen. Der überwiegende Teil der Umsteigenden nutzt die Lichtsignalanlagen. Die BVG geht davon aus, dass durch die Verkürzung der Umsteigewege dieser Anteil wächst.“

Frage 13:

Anlehnend an Frage 3: Inwieweit wird durch die Gleisquerung im Bereich der Haltestelle der Betriebsablauf der Straßenbahn beeinträchtigt?

Antwort zu 13:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Den Betrieb der Straßenbahn sieht die BVG nicht beeinträchtigt.“

Durch die geplante Verschiebung der Tramhaltestelle um ca. 30 m stadteinwärts erhält die bestehende, unsignalisierte Fußgängerquerung südlich der Bahnbrücke in Richtung Ernst-Thälmann-Park Siedlung eine zusätzliche Bedeutung mit der Schließung des Tunnels kann die S- und Straßenbahn für die aus Richtung der Siedlung kommenden Personen nicht mehr über die Fußgängerunterführung erreicht werden. Diese werden ggf. den bisher ungesicherten Überweg die Greifswalder Straße südlich der Bahnbrücke nutzen.

Frage 14:

Wie viele Personen queren derzeit südlich der Bahnbrücke die Greifswalder Straße über die ungesicherte Fußgängerquerung auf dem Weg zur S- und Straßenbahn?

Frage 15:

Wie viele Personen queren bei einer Verschiebung der Tramhaltestelle und Schließung des Tunnels die ungesicherte Fußgängerquerung? Wie stark wird die Zunahme der Fußgängerquerungen aller Voraussicht nach sein?

Antwort zu 14 und 15:

Hierzu kann keine Auskunft gegeben werden, da keine Zählung oder belastbare Schätzung zu dieser Stelle vorliegt.

Die BVG ergänzt, dass zu beachten ist, dass die genannte Querung als Z-Überweg ausgebildet ist und keine Verbindung zu den neuen Bahnsteigen haben wird. Diese werden einen separaten hinteren Abgang besitzen.

Frage 16:

Inwieweit behindert die Zunahme der unsignalisierten Fußgängerquerung (südlich der Bahnbrücke) über die Gleise der Straßenbahn den Betriebsablauf?

Antwort zu 16:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Da diese bereits im Bestand vorhanden ist, sind keine weiteren Auswirkungen auf den Betriebsablauf zu erwarten.“

Frage 17:

Inwieweit besteht durch eine höher frequentierte, unsignalisierte Fußgängerquerung über die Greifswalder Straße ein erhöhtes Unfallrisiko?

Antwort zu 17:

Zu einem möglichen Zusammenhang zwischen der Frequentierung und Unfallhäufigkeit liegen keine für diesen Fall anwendbaren Erkenntnisse vor.

Die Abwicklung der Umsteigebeziehungen über die neue, zehn Meter breite Fußgängerfurt ist aus Sicht des Fragestellers in der HVZ höchst problematisch. Hierzu folgende Fragen:

Frage 18:

Inwieweit gibt es eine längere Grünphase für zu Fuß Gehende vom stadteinwärts führenden Straßenbahnsteig über die Gleise und in die Fahrbahn zum Bahnhofseingang? Welche Umlaufzeit ist hierfür vorgesehen? Wenn keine längere Grünphase vorgesehen ist, warum nicht?

Frage 23:

Inwieweit gibt es bei Behaltung der Linksabbiegerspur einen Rückstau von der Kreuzung Greifswalder Straße/Grellstraße in die geplante zehn Meter breite Fußgängerfurt?

Frage 24:

Inwieweit gibt es einen Rückstau in die geplante zehn Meter breite Fußgängerfurt bei den übrigen Spuren?  
Frage 26:

Inwieweit verkürzen sich die Grünphasen für zu Fuß Gehende an der Kreuzung Greifswalder Straße/Grellstraße/Storkower Straße, da die Ampelphasen für den fließenden Verkehr auf der Greifswalder Straße durch die zusätzliche Ampel (zehn Meter breite Fußgängerfurt) verlängert werden?

Antwort zu 18, 23, 24 und 26:

Hierzu teilt die BVG mit, dass die entsprechende Untersuchung zur Lichtsignalanlage noch nicht final abgestimmt ist und zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend geantwortet werden kann.

Frage 19:

Inwieweit wurde simuliert, wie die zukünftige Abwicklung des Umsteigens bei zeitgleicher Ankunft zweier Straßenbahnen aus gegensätzlicher Richtung erfolgt, unter Berücksichtigung der Tunnelschließung?

Antwort zu 19:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Dies wurde im Rahmen der Untersuchung nicht simuliert und ist auch nicht vorgesehen, insbesondere deshalb, weil es hier aller Voraussicht nach keine Veränderung ggü. der derzeitigen Bestandssituation geben wird. Die dafür erforderliche Furt über die Straßenbahngleise bleibt in gleicher Dimension vorhanden – lediglich an anderer Stelle.“

Frage 20:

Um welche Zeiteinheit verlängert sich der Umstieg von Tram zu S-Bahn bei Entfall des Tunnels?

Antwort zu 20:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Hierzu werden im Rahmen der noch laufenden verkehrlichen Untersuchungen entsprechende Berechnungen vorgenommen, wobei sich die reine Umsteigedauer voraussichtlich nicht wesentlich verändern wird. Die reine Entfernung für die Umsteigerinnen und Umsteiger bleibt gleich. Zeitlich ergibt sich eine Reduzierung, da die Treppen nicht genutzt werden müssen. Die Wartezeiten bis zur Freigabezeit der Furt(en) lassen sich durchschnittlich ermitteln und wären ggü. den Zeiten der Treppengänge ins Verhältnis zu setzen. Für mobilitätseingeschränkte Personen (welche die Treppenanlagen nicht nutzen können) dürfte neben der o.g. Wegstreckenminimierung auch eine zeitliche Optimierung zu erwarten sein, da diese nun nicht mehr den gesamten Weg zur signalisierten und barrierefreien Querung am Hauptknoten zurücklegen müssen.“

Frage 21:

Inwieweit muss die stadtauswärtsführende Linksabbiegerspur in die Grellstraße bei Umbau der Straßenbahnhaltestelle entfallen?

Antwort zu 21:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Dieser Sachverhalt war ein wesentlicher Teil der Vorabstimmung, wobei der Entfall des Linksabbiegerfahrstreifens, aufgrund der Erreichbarkeit der dortigen Wegeziele, seitens der Senatsverwaltung abgelehnt wurde und damit für die weitere Planung keine Option darstellt.“

Frage 22:

Inwieweit kann der Umbau des Straßenquerschnittes unter Beibehaltung der stadtauswärtsführenden Linksabbiegerspur in die Grellstraße erfolgen?

Antwort zu 22:

Das Beibehalten des Linksabbiegefahrstreifens ist ein Ziel der laufenden Planung. Genaue Aussagen hierzu können jedoch noch nicht getroffen werden (siehe Frage 18).

Frage 25:

Inwieweit wird es zu Einschränkungen des fließenden Verkehrs durch die zusätzliche Ampel an der geplanten zehn Meter breiten Fußgängerfurt kommen?

Antwort zu 25:

Siehe Antwort zu Frage 18.

Hierzu ergänzt die BVG mit:

„Im Wesentlichen kommt es zu keinen zusätzlichen Einschränkungen (zusätzlichen Halten) des fließenden Verkehrs. Durch die zu untersuchenden Auswirkungen längerer Räum- und Einfahrwege und der damit einhergehenden verkehrstechnischen Parameter ergeben sich lediglich Auswirkungen auf den fließenden Verkehr an der Lichtsignalanlage (LSA). Diese sind Teil der noch ausstehenden Verkehrsuntersuchung.“

Frage 27:

Um welche sechs Potenzialflächen handelt es sich bei den Fahrradabstellanlagen? Bitte auf einer Karte darstellen. Wie ist hier der aktuelle Umsetzungsstand und wann werden die Abstellplätze eingerichtet? Um welche Art von Fahrradabstellanlagen handelt es sich?

Antwort zu 27:

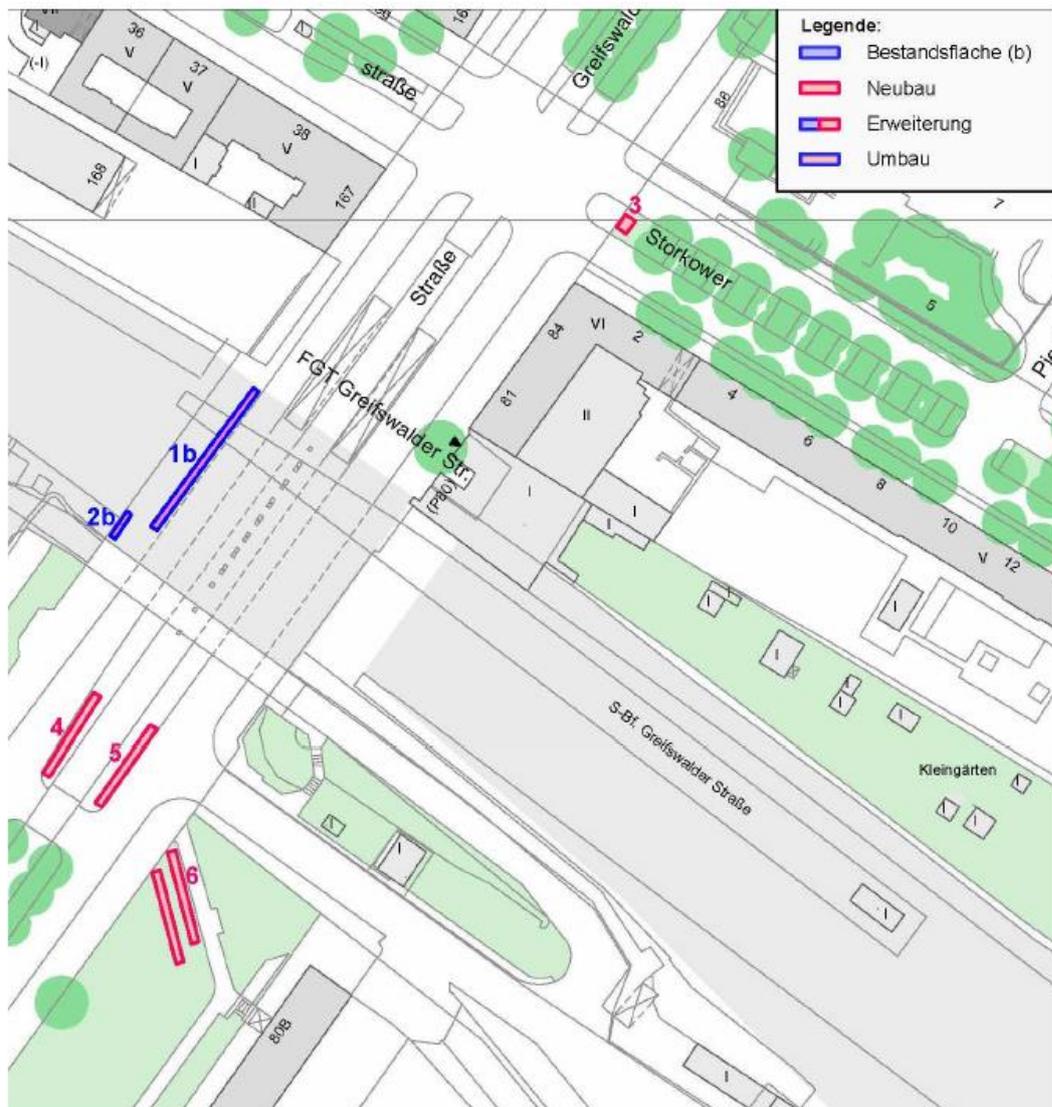


Abbildung: Übersicht Potenzialflächen – Greifswalder Straße

Im Rahmen der von GB infraVelo GmbH durchgeführten Standort- und Potenzialanalyse am S-Bahnhof Greifswalder Straße wurden sechs Potenzialflächen identifiziert, die den bis zum Jahr 2030 zusätzlich benötigten Bedarf an Stellplätzen decken könnten. Auf den Potenzialflächen (Flächen 1b, 2b, 3, 4, 5 und 6, siehe Abbildung) sind unterschiedliche Typologien von Fahrradabstellanlagen je nach Eignung der Fläche möglich. Vorstellbar sind Anlehnbügel, Doppelstockparker und Sammelschließanlagen mit gesicherten Stellplätzen.

Die Umsetzung von Abstellanlagen an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) befindet sich noch in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und den Bezirken. Die Priorisierungen sind mit dem Bezirk vorbesprochen, über die weiteren Umsetzungsschritte und zeitlichen Planungen können derzeit noch keine Aussagen gemacht werden.

Frage 28:

Inwieweit ist es angedacht, im Rahmen einer Bürgerbeteiligung die Anwohnenden bzgl. der Umbaupläne teilhaben zu lassen?

Antwort zu 28:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Prinzipiell ist kein Planverfahren angedacht, da Gleisachsen und Bordverläufe beibehalten werden. Dennoch wird die wird die BVG zu gegebener Zeit interessierte Anwohner und Fahrgäste einbeziehen.“

Frage 29:

Ist den Antworten auf meine Fragen aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 29:

Nein.

Berlin, den 01.07.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz