

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 05. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. August 2021)

zum Thema:

**Umbau der Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Greifswalder Straße
Eine unendliche Geschichte...!? - Teil II
Rückfragen zur Schriftlichen Anfrage 18/27948**

und **Antwort** vom 20. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Aug. 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. 18/28311
vom 05. August 2021
über Umbau der Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Greifswalder Straße
Eine unendliche Geschichte...!? - Teil II
Rückfragen zur Schriftlichen Anfrage 18/27948

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:

In seiner Antwort auf Frage 4 begründet der Senat die Schließung der Fußgängerunterführung u.a. damit, dass Anrufe bzw. Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern eingegangen sein. Wie viele Anrufe und Meldungen hat es in welchem Zeitraum gegeben?

Antwort zu 1:

Anrufe und Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern werden statistisch nicht erfasst.

Frage 2:

In seiner Antwort auf Frage 9 verweist der Senat auf eine Vollsperrung der Greifswalder Straße für den Verkehr und der Straßenbahn, den Ausbau der Straßenbahngleise sowie auf die Umlegung diverser, im Straßenraum liegender Leitungen. Warum zieht der Senat keine abschnittsweise Sperrung bei einer möglichen Sanierung in Erwägung? Welche konkreten Kosten stünden für eine Tunnelsanierung im Raum und wie setzen sich diese Kosten zusammen?

Antwort zu 2:

Wie in der Schriftlichen Anfrage 18/27948 in der Frage 9 bereits beantwortet, wäre für die Beseitigung der Abdichtungsschäden eine komplette Freilegung des Tunnelkörpers erforderlich.

Aufgrund des vorgesehenen Rückbaus werden keine Planungen für eine kurzzeitige Sanierung betrieben. Vor diesem Hintergrund werden keine Varianten für Sperrungen untersucht oder entsprechende Kostenermittlungen erstellt.

Frage 3:

In seiner Antwort auf die Fragen 10-12 weist der Senat auf bisherige Zählungen hin. Wann und in welchem Zeitraum fanden die Zählungen statt? Weshalb wurde bei den bisherigen Zählungen keine Unterscheidung getroffen? Wie viele Umsteigende nutzen die ampelgeregelte Querung (Kreuzung Greifswalder/Storkower Straße) und wie viele nutzen die Tunnelunterführung? Welche konkreten Ergebnisse/Zahlen liegen dem Senat hierzu vor?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Verkehrszählung fand am 14.03.2017 im Rahmen einer 24h-Video-Zählung statt. Wie bereits mitgeteilt und inhaltlich begründet, war für den damaligen geforderten Untersuchungsinhalt eine Erhebung dieser Daten nicht von Relevanz und wurde deshalb auch nicht durchgeführt.“

Siehe hierzu auch die Antwort zur Frage 10 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/27948.

Frage 4:

In seiner Antwort auf die Fragen 10-12 weist der Senat darauf hin, dass die BVG davon ausgehe, dass durch die Verkürzung der Umsteigewege dieser Anteil wachse. Wie kommt der Senat bzw. die BVG zu der Auffassung, dass bei einer Verlegung der Haltestelle um ca. 30m stadteinwärts sich der Umsteigeweg verkürzt?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Der Umsteigeweg verkürzt sich durch die zusätzliche Fußgängerfurt am S-Bahn-Ausgang. Insbesondere der barrierefreie Umsteigeweg verringert sich durch die neue Furt deutlich. Die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste an der aktuell vorhandenen Furt sollte demnach zurückgehen.“

Frage 5:

In seiner Antwort auf die Fragen 14 und 15 stellt sich womöglich ein Planungsmangel dar, denn der Fragesteller bezieht sich nicht auf die Querung (Z-Überweg) in Höhe der Lilli-Hennoch-Straße, sondern um den ungesicherten Übergang am stadteinwärts gelegenden Kopf der Haltestelle (siehe Google Maps). Von daher erneut die Fragen:

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

- c. Inwieweit besteht durch eine künftig höher frequentierte, aber bisher unsignalisierte Fußgängerquerung über die Greifswalder Straße ein erhöhtes Unfallrisiko? (siehe Google Maps)
- d. Welche Maßnahmen werden getroffen, um diese Querung künftig zu sichern?

Antwort zu 5:

Nach erneuter Prüfung musste festgestellt werden, dass sich die Antwort auf die Fragen 14 und 15 irrtümlicherweise auf zwei unterschiedliche Örtlichkeiten bezieht, da sich südlich der Bahnbrücke in kurzem Abstand zwei Querungsstellen befinden. Die nachstehenden Antworten beziehen sich auf die unmittelbar südlich der Bahnbrücke gelegene Querungsstelle.

Es kann keine Auskunft zur Anzahl der querenden Personen gegeben werden, da bisher keine Zählung oder belastbare Schätzung zu dieser Stelle vorliegt. Zu einem möglichen Zusammenhang zwischen Frequentierung und Unfallhäufigkeit liegen zudem keine für diesen Fall anwendbare Erkenntnisse vor. Die Planung befindet sich noch in einem so frühen Stadium, dass noch keine Aussagen dazu getroffen werden können, welche konkreten Maßnahmen getroffen werden, um die Querung künftig zu sichern.

Frage 6:

In seiner Antwort auf die Fragen 18, 23, 24 und 26 teilt der Senat mit, dass die entsprechende Untersuchung der Lichtsignalanlage noch nicht final abgestimmt sei und zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend geantwortet werden könne.

Warum ist die Untersuchung bisher nicht final abgestimmt? Was befindet sich konkret in der Abstimmung und soll untersucht werden? Wann ist die Abstimmung abgeschlossen und wann beginnt die Untersuchung? Welchen Einfluss haben die Ergebnisse der Untersuchung auf die Realisierung der 10m breiten Fußgängerfurt, der damit vom Senat geforderten Tunnelschließung und dem Umbau der Straßenbahnhaltstelle (Verschiebung um ca. 30m stadteinwärts, sowie die Überdachung der Haltestelle)?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Untersuchung ist bisher nicht final abgestimmt, weil diese auf Grundlage der Abstimmung der zugrundeliegenden Pläne noch nicht abgeschlossen bzw. begonnen werden konnte.

Im Wesentlichen soll die verkehrstechnische Machbarkeit des Haltestellenumbaus und damit auch deren Verlegung im Hinblick auf die Verkehrsanlagensteuerung der dortigen Lichtsignalanlagen untersucht bzw. bewertet werden.

Derzeit dauert der Planungsprozess an, so dass zu diesem Zeitpunkt keine abschließende Aussage getroffen werden kann.

Die Schließung der Fußgängerunterführung wird als Grundlage der Untersuchung als gegeben angenommen und bildet somit die maßgebende Notwendigkeit der selbigen. Die damit einhergehende Planung der 10m breiten Fußgängerfurt in diesem Bereich wurde im Vorfeld bereits abgestimmt bzw. festgelegt und ist damit als eine weitere Eingangsgröße zur Durchführung der Verkehrsuntersuchung zu betrachten.“

Frage 7:

In seiner Antwort auf die Frage 19 teilte der Senat mit, dass eine Simulation bisher nicht erfolgte und auch zukünftig nicht vorgesehen sei, da keine Veränderung ggü. der derzeitigen Bestandssituation bestünde. Wie gelangt die BVG zu der Auffassung, dass es bei einer Schließung des Tunnels (jeweils zwei Auf- und Abgänge) zu keinerlei Veränderung ggü. der derzeitigen Bestandssituation käme?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Das ist davon abhängig, welches Umsteigen gemeint ist. Beim Umsteigen zwischen den gleichzeitig einfahrenden Bahnen ändert sich nichts an der Bestandssituation. Alles weitere ist ein Teil der beauftragten Untersuchung. Dabei ist es in jedem Fall möglich, diese Ergebnisse auch ohne zusätzliche Verkehrssimulation zu ermitteln bzw. darzustellen. I. d. R. wird eine Simulation erforderlich, wenn u. a. die grundlegende Methodik nicht ausreicht. Sollte eine Visualisierung im Rahmen einer Simulation gewünscht sein, ist diese zu beauftragen. Aus planerischer Sicht hat sich bisher kein Bedarf ergeben.“

Frage 8:

Nachfrage zur Antwort 20: Was ist Gegenstand der laufenden verkehrlichen Untersuchungen sowie entsprechender Berechnungen? Die reine Entfernung für die Umsteigerinnen und Umsteiger bleibt nicht gleich bei der Verschiebung der Haltestelle um 30 Meter und Schließung des Tunnels.

Antwort zu 8:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Zur Verdeutlichung wird hierzu festgestellt, dass die Fußgängerunterführung eben nicht ersatzlos geschlossen wird, sondern durch die Realisierung der neuen Fußgängerfurt an unmittelbarer Stelle ersetzt wird. Dieser Umstand ist als ganzheitlich zu betrachten und nicht auf die reine Schließung der Unterführung zu reduzieren. Die Untersuchungsinhalte wurden mehrfach thematisiert und betreffen im Wesentlichen die verkehrlichen Auswirkungen auf die angrenzende Lichtsignalanlage – nicht jedoch die reine Schließung der Unterführung an sich.“

Frage 9:

Nachfrage zur Antwort 27: Inwieweit sieht der Senat die Potenzialflächen als geeignet an, vor dem Hintergrund, dass die Rad Fahrenden überwiegend aus Richtung Weißensee (stadtauswärts) kommen, sich die Anlagen aber überwiegend auf der stadteinwärts gelegen Seite des Bahnhofs befinden, zudem noch in Mittellage in Fortsetzung der Straßenbahnhaltestelle, wo es unweigerlich zu Konflikten mit den zu Fuß Gehenden kommen könnte?

Antwort zu 9:

Die im Rahmen der Standort- und Potenzialanalysen von der GB infraVelo GmbH ermittelten Potenzialflächen zeigen derzeit verfügbare und geeignete Flächen auf. Eine Zielsetzung bei der Auswahl von Flächen ist es, möglichst kurze Wege bis zur ÖPNV-Station zu erreichen. Vor allem im Innenstadtbereich besteht allerdings eine hohe Flächenkonkurrenz, die um ÖPNV-Stationen, an denen es eine Vielzahl von Nutzungsbedarfen gibt, noch spürbarer ist.

Bei den in der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/27948 dargestellten Flächen 1b und 2b handelt es sich um Potenzialflächen, die als Umbauflächen gekennzeichnet sind. Es ist vorgesehen, dass diese im Rahmen eines Umbaus eine Quantitätsverbesserung (Umbau in Anlagen mit Doppelstockparkern) als auch eine Qualitätsverbesserung (gesicherte Fahrradabstellanlage) erhalten sollen. Daher wäre diese Maßnahme auch vor dem Hintergrund der von stadtauswärts kommenden Radfahrenden als positiv einzuschätzen.

Diese wie auch die weiteren Flächen und geplanten Maßnahmen sind, wie in der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/27948 erläutert, im weiteren Planungsprozess und im Zuge der Umplanungen der Straßenbahnhaltestelle noch abzustimmen.

Frage 10:

Aus den Antworten 3 und 28 ist zu entnehmen, dass im Gegensatz zu den Plänen von 2017 die Breite des Radweges, im Hinblick auf das neue Berliner Mobilitätsgesetz, angepasst wurde und darüber hinaus Gleisachsen und Bordverläufe beibehalten werden. Welche Auswirkungen hat dies auf die Straßenraumaufteilung? Denn: Der stadtauswärtsführende Radweg wird entsprechend der bisherigen Planung auf die Fahrbahn verlegt (Ing. Büro Vössing GmbH).

Antwort zu 10:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Auswirkungen beschränken sich auf die angepassten Breiten der Radfahrstreifen sowie des Gehwegs und sind den aktualisierten Plänen zu entnehmen. Radwege, wie hier beschrieben, sind in diesem Bereich nicht vorhanden.“

Frage 11:

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

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, 20.08.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz