

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 06. Januar 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Januar 2014) und **Antwort**

Straßenbahn-Verlängerung nach Moabit

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

Frage 1: Welchen Planungsstand hat die Baumaßnahme Verlängerung Straßenbahn vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße? Welche Planungsschritte zur Erreichung der Planreife sind noch nötig? Wie sind die Zeithorizonte der Planung, wann soll Planungsreife hergestellt werden, wann soll Baubeginn sein?

Antwort zu 1.: Ein Verkehrsmittelvergleich hat gezeigt, dass die Straßenbahn ein geeignetes Verkehrsmittel ist, um bestehende, vor allem qualitative Defizite, im Korridor Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße zu beseitigen.

Der daran anschließende Trassenvergleich zur Bestimmung einer Vorzugsvariante für die Führung der Straßenbahn erbrachte ein knappes Ergebnis zugunsten der Trasse Alt-Moabit. Daher wurden vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des Ergebnisses erforderlich, die zurzeit noch laufen.

Außerdem müssen die begonnenen technischen Detailuntersuchungen und die Berechnungen zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens abgeschlossen werden, bevor ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind daher keine Aussagen zum Zeitplan möglich.

Frage 2: Zu welchem Zeitpunkt werden die BürgerInnen an den Planungsprozessen beteiligt? Wird es auch außerhalb des formalen Planungsschrittes Bürgerbeteiligung in Form der Auslegung eine zusätzliche Beteiligung der BürgerInnen durch Workshops oder Informationsveranstaltungen geben?

Antwort zu 2.: Zur Erhöhung der Akzeptanz in der Öffentlichkeit und u.a. aufgrund der engen Ergebnisse in der fachlichen Bewertung bezüglich einer Vorzugsvariante ist

vorgesehen, vor Auslösung des Planungsauftrags bei der BVG und der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (mit den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen der Beteiligung), einen oder ggf. mehrere Termine vor Ort durchzuführen. Voraussetzung hierfür ist der Abschluss der derzeit laufenden Untersuchungen; in Abhängigkeit auch von den personellen Ressourcen werden Art und Umfang einer Bürgerinformation bzw. -beteiligung entwickelt. Im Januar 2014 hat es bereits eine erste Bürgerinformation im Stadtteilplenum Moabit (west) gegeben.

Frage 3: Welche Kernaussagen zum jetzigen Planungsstand lassen sich zum Umgang mit dem Kleinen Tiergarten ableiten?

Antwort zu 3.: Alle Planungsvarianten mit großräumigen Eingriffen in den Kleinen Tiergarten wurden verworfen. Ob sich auch am Randbereich des Kleinen Tiergartens kleinteilige Eingriffe vermeiden lassen, die z.B. durch den zusätzlichen Flächenbedarf für barrierefreie Haltestellen erforderlich werden können, kann beim derzeitigen Stand der Untersuchungen noch nicht mit Sicherheit beurteilt werden.

Frage 4: Ist an eine Weiterführung der Straßenbahn über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus gedacht worden? Mit welchem Ziel und mit welchem zeitlichen Planungshorizont? Plant der Senat die Straßenbahnbaumaßnahme mit Zweirichtungsfahrzeugen, um die Problematik von großflächigen Wendeschleifen umgehen?

Antwort zu 4.: Weiterführungen über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus sind im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025 bspw. zur Beusselstraße ausgewiesen. Der Kernauftrag bezog sich auf die Betrachtung bis U-Bf Turmstraße; die jetzigen Untersuchungen dürfen diese Aspekte aber nicht außer Acht lassen. Überlegungen zur Verlängerung der Straßenbahn über U-Bahnhof Turmstraße hinaus zum Mierendorffplatz oder zum S-Bahnhof Beusselstraße werden im Planungsprozess ebenfalls gestellt.

Die Problematik großflächiger Wendeschleifen wird auch senatsseitig gesehen. Der Senat plant deshalb auf der Neubaustrecke zum U-Bahnhof Turmstraße den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen.

Frage 5: Wie wird nach Fertigstellung der Strecke mit denjenigen Buslinien umgegangen, die dann Parallelverkehre sind?

Antwort zu 5.: Parallelverkehr führt häufig zu unwirtschaftlichem Betrieb und wird deshalb weitestgehend vermieden. Insofern ist vorgesehen, nach Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke die Buslinien, die dann parallel zur Straßenbahn verkehren würden, bis zum U-Bahnhof Turmstraße zurückzuziehen.

Frage 6: Wie beurteilt der Senat die beiden Trassenführungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Doppelknotens Alt-Moabit Stromstraße Turmstraße bzw. die Trassenführung über Thusnelda-Allee der Südvariante auf den PKW-Verkehr?

Antwort zu 6.: Ausschlaggebend für die Leistungsfähigkeit ist die Beeinträchtigung der dominierenden Verkehrsströme auf der Stromstraße. Da die Stromstraße von beiden möglichen Trassenführungen der Straßenbahn betroffen ist, sind auch die Auswirkungen beider Trassenführungen auf die Leistungsfähigkeit vergleichbar. In beiden Fällen würde die Leistungsfähigkeit durch Hinzu kommen der Straßenbahn zwar sinken, jedoch eine ausreichende Verkehrsqualität der Knoten verbleiben.

Berlin, den 24. Februar 2014

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mrz. 2014)