

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Stefan Gelbhaar** und **Harald Moritz (GRÜNE)**

vom 26. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2015) und **Antwort**

TRAM in Mahlsdorf: Gibt der Senat das Ziel des 10-Minuten-Taktes auf?

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

Frage 1: Wie sind der aktuelle Stand der Planungen und der Zeitplan für den Bau des Regionalbahnhofs am S-Bahnhof Mahlsdorf und der damit verbundenen Verlegung der TRAM-Haltestelle unter die S-Bahn-Brücke?

Antwort zu 1: Für den Regionalbahnhof Mahlsdorf wurde die Vorentwurfsplanung abgeschlossen. Die Eröffnung des Bahnhofs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zusammen mit der Verlängerung der RB 26 zum Bahnhof Ostkreuz vorgesehen.

Frage 2: Wie ist der aktuelle Stand der Planungen der Verlängerung der TRAM über den S-Bahnhof Mahlsdorf hinaus in Richtung Hellersdorf?

Frage 8: Mit welchem Ergebnis hat der Senat die beiden Trassen über die Ridbacher Straße bzw. die Hönowe Straße geprüft?

Antwort zu 2. und 8: Die Verlängerung der Straßenbahn vom Bahnhof Mahlsdorf in Richtung Hellersdorf/Riesaer Straße ist im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr, der im März 2011 vom Berliner Senat beschlossen wurde, als Infrastruktur-Langfristvorhaben mit einem Realisierungszeitraum nach 2025 enthalten. Grundvoraussetzung ist die Umsetzung des Vorläuferprojektes „Neubau eines Streckenabschnitts am S-Bahnhof Mahlsdorf und zweigleisiger Ausbau der Straßenbahn in Mahlsdorf“. Vor diesem Hintergrund finden für die Verlängerung der Straßenbahn über den S-Bahnhof Mahlsdorf hinaus derzeit keine Planungsaktivitäten statt, so dass es auch noch keine Festlegung auf eine bestimmte Trasse gibt.

Frage 3: Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zur Realisierung eines 10-Minuten-Taktes der TRAM 62 in Mahlsdorf? Wie sieht der Zeitplan zur Umsetzung des 10-Minuten-Taktes aus?

Antwort zu 3: Die Aufwertung des Verkehrsmittels Straßenbahn durch Einführung eines 10-Minuten-Taktes ist Teil der komplexeren Verkehrslösung Mahlsdorf. Neben dem Neu- und Ausbau von Straßenbahninfrastruktur gehört hierzu auch der Bau des Regionalbahnhofs Mahlsdorf und der Bau einer neuen Straßenverbindung östlich der Hönowe Straße zwischen Pestalozzistraße und dem Gut Mahlsdorf. Der Senat hat mit Untersuchungen von Trassenvarianten für Straße und Straßenbahn die nötigen Voraussetzungen geschaffen, die daraus resultierenden Vorzugstrassen technisch detailliert untersuchen zu können (Entwurfsplanung). Jedoch wurde die weitere Planung ausgesetzt, weil die Abstimmungen mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf nicht zum Konsens führten. Vor diesem Hintergrund sind verlässliche Angaben zum Zeitplan derzeit nicht möglich.

Frage 4: Ist dem Senat bekannt, dass in früheren Jahren ein 10 Minuten Takt der TRAM bei nur einem Gleis realisierbar war?

Antwort zu 4: Hierzu teilt die um Stellungnahme gebetene BVG mit: „Anfang der 80er Jahre wurde über einen kurzen Zeitraum der 10-Minuten-Takt eingeführt, hat sich aber auf Grund der eingleisigen Streckenabschnitte schnell als nicht praktikabel herausgestellt. Die vormalige Linie 83 verkehrte maximal in einem 15-Minuten-Takt.“

Frage 5: Mit welchem Ergebnis hat der Senat geprüft, ob eine alternative Begegnungsstelle für die TRAM einen 10-Minuten-Takt ermöglicht?

Antwort zu 5: Untersuchungen haben gezeigt, dass eine zusätzliche Begegnungsstelle in Höhe Wilhelmshöfenweg theoretisch einen 10-Minuten-Takt ermöglichen würde. Allerdings haben diese Untersuchungen auch gezeigt, dass bei der heutigen im Prinzip dreispurigen Fahrbahn der Hönowe Straße eine zweigleisige Begegnungsstelle für Straßenbahnen die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr stark beeinträchtigen würde. Vor diesem Hintergrund erscheint eine zusätzliche Begegnungsstelle ohne Änderung weiterer Randbedingungen wie z.B. die

Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Hönower Straße unrealistisch.

Frage 6: Haben der Senat bzw. Mitarbeiter*innen der Senatsverwaltung Investor*innen in Mahlsdorf zugesichert, dass ein 10-Minuten-Takt nicht realisiert wird?

Antwort zu 6: Nein.

Frage 7: Welche verbindlichen Informationen gibt der Senat den betroffenen Investor*innen in Mahlsdorf hinsichtlich des bisher geplanten 10-Minuten-Taktes?

Antwort zu 7: Der Senat ist jederzeit gerne bereit, über seine Vorstellungen zum künftigen Straßenbahnverkehr in Mahlsdorf zu informieren. In diesem Sinne wird auch die Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt, den der Senat zwischen Mahlsdorf Süd und Mahlsdorf Bahnhof insbesondere in den Hauptverkehrszeiten für sinnvoll hält, behandelt. Jedoch verweist der Senat stets auch darauf, dass der 10-Minuten-Takt Teil der Verkehrslösung Mahlsdorf ist und nur gemeinsam mit dieser umsetzbar ist.

Frage 9: Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um eine Verlängerung der TRAM nach dem S-Bahnhof Mahlsdorf ohne eigenes Gleisbett zu realisieren?

Antwort zu 9: Die in der Frage verwendete Textformulierung einer Verlängerung „nach dem S-Bahnhof“ ist missverständlich. Sofern sich die Frage auf die Verlängerung „über den S-Bahnhof hinaus“ bezieht, gilt hier sinngemäß die Antwort zu Frage 2 und 8. Sofern sich die Frage auf die Verlängerung „bis an den S-Bahnhof“ heran“ bezieht, gilt folgende Antwort: Unmittelbar vor dem Bahnhof wird eine neue Straßenbahnhaltestelle benötigt sowie eine neue Straßenbahndestelle. Da in diesem Bereich kein Platz für die Anlage einer Gleisschleife zur Verfügung steht, ist eine Kehranlage mit Stumpfgleisen für Zweirichtungsfahrzeuge zu errichten. Hierbei ist zu beachten, dass sowohl das zeitweise Aussetzen der Fahrzeuge in der Endstelle wie auch die Rückfahrt in entgegengesetzter Fahrtrichtung nur auf Flächen möglich sind, die außerhalb des Bus- und Kfz-Verkehrs liegen. Aus diesen Zusammenhängen heraus und um den Anschluss an die freie Strecke südlich der Treskowstraße herzustellen ist eine Verlängerung der Straßenbahn „nach“ S-Bahnhof Mahlsdorf ohne eigenes Gleisbett keine geeignete planerische Option.

Berlin, den 05. Februar 2015

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2015)