

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2021)

zum Thema:

**Straßenbahn-Neubaustrecken  
Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente) II**

und **Antwort** vom 24. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Feb. 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. 18/26538**  
**vom 8. Februar 2021**  
**über Straßenbahn-Neubaustrecken**  
**Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee (Nordtangente) II**

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Am 12. November 2020 erklärte StS Streese im Ausschuss, dass eine Vorzugsvariante der Streckenführung ermittelt worden sei. In der Präsentation von der SenUVK vom 17. November 2020 für die AG Straßenbahn heißt es: „Wirtschaftlichkeit der planerisch zu bevorzugenden Variante ist nachgewiesen.“

Frage 1:

Welche Trassenführung - durch welche Straßen, in welcher Gleislage, wo auf unabhängigem bzw. besonderen Bahnkörper und wo im Mischverkehr - ist die Vorzugsvariante?

Antwort zu 1:

Die fachplanerisch zu bevorzugende Trassenvariante verläuft entlang folgender Straßen: Pasedagplatz-Rennbahnstraße – Romain-Rolland-Straße – nördlich der Sleiernerstraße – S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf – Unterquerung des Brückenbauwerks der Prenzlauer Promenade und weiter parallel zur Granitzstraße bis zum S- und U-Bahnhof Pankow mit einer Einbindung in die Bestandsstrecke. Die konkrete Ausgestaltung des Straßenraums inklusive der konkreten Gleislage ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsphasen (Vorplanung).

Frage 2:

Wie lang ist sie?

Antwort zu 2:

Die Länge der fachplanerisch zu bevorzugenden Trassenvariante beträgt ca. 5 Kilometer.

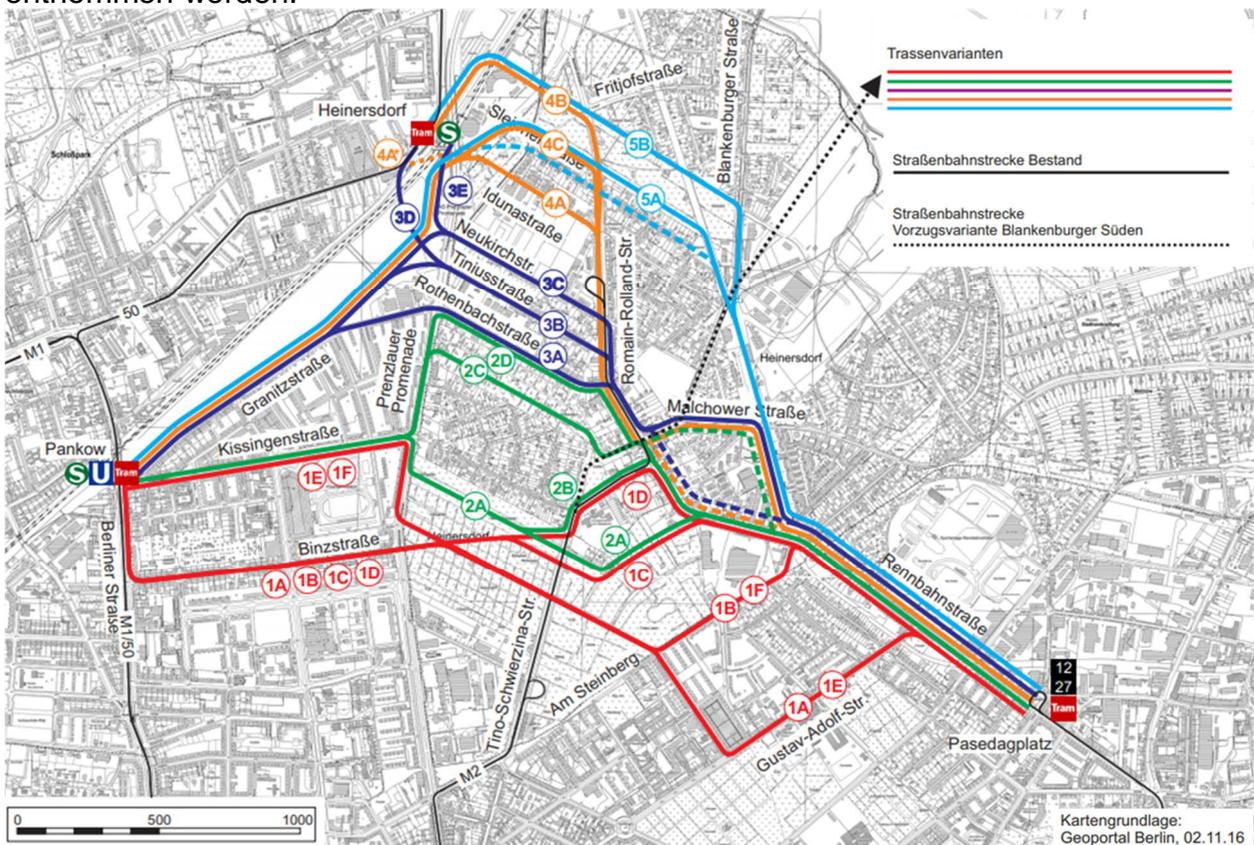
Frage 3:

Wie wurden die Varianten aus der 1. Stufe der Voruntersuchung bewertet? Bitte Einzelwertungen der Kriterien gem. Seite 20/28 der Präsentation vom 5. November 2018 (siehe Bildauszug), jeweils Erläuterungen und Begründungen dazu sowie die Reihenfolge der Platzierung angeben.

Zielgruppe	Kriterien
Fahrgast	Potenzialerschließung
	Reisezeit
	Umsteigen
Betrieb	Wirtschaftlichkeit
	Streckenqualität
	Flexibilität
Kommune	Investitionen
	Beeinträchtigung des Fußgänger- u. Radverkehrs
	Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs
Allgemeinheit	Städtebauliche Aspekte
	Auswirkungen auf Mobilität
	Streckensensitivität Verkehrsemissionen

Antwort zu 3:

Die ermittelten Trassenvarianten wurden nach den dargestellten Zielgruppen mit Punkten fachplanerisch bewertet. Je Kriterium innerhalb der Zielgruppen waren dabei maximal 5 Punkte (0= nicht umsetzbar, 1= sehr kritisch bis 5= sehr gut) erreichbar. Folgender Abbildung können die Bezeichnungen und Führungen der einzelnen Varianten entnommen werden:



Nachstehender Tabelle sind die Bewertungen der 1. Stufe inkl. Rangfolge zu entnehmen. Die angegebenen Zielgruppen-Bewertungen geben die Summe der Punkte der einzelnen Kriterien (siehe obige Tabelle) wieder:

Zielgruppe	Variante-Nr:	1A	1B	1C	1D	1E	1F	2A	2B
Fahrgast		9.67	9.67	9.67	9.66	9.67	9.67	9.67	9.67
Betrieb		9.00	9.50	9.50	9.00	9.50	9.50	10.00	9.00
Kommune		7.67	7.92	7.67	7.67	8.17	8.97	9.00	8.75
Allgemeinheit		10.25	10.75	10.75	10.25	10.25	10.25	10.25	10.25
Summe aller Zielgruppenbewertungen:		36.6	37.8	37.6	36.6	37.6	38.4	38.9	37.7
Rang:		20	14	16	21	16	13	9	15
Zielgruppe	Variante-Nr:	2C	2D	3A	3B	3C	3D	3E	
Fahrgast		10.00	10.00	10.67	10.33	10.33	8.83	8.50	
Betrieb		9.50	9.50	10.00	9.50	9.50	10.00	8.50	
Kommune		8.42	7.92	8.00	8.00	7.17	7.08	7.58	
Allgemeinheit		11.00	12.25	12.25	12.25	12.25	11.50	11.50	
Summe aller Zielgruppenbewertungen:		38.9	39.7	40.9	40.1	39.3	37.4	36.1	
Rang:		9	7	3	6	8	18	22	
Zielgruppe	Variante-Nr:	3B+3D	3C+3E	4A	4A*	4B	5A	5B	
Fahrgast		12.34	12.17	12.00	8.83	9.00	11.33	8.17	
Betrieb		9.50	8.50	9.50	9.00	10.00	10.50	10.50	
Kommune		6.67	7.17	8.17	7.67	7.92	8.58	8.83	
Allgemeinheit		12.25	12.25	12.25	11.50	11.75	11.25	11.25	
Summe aller Zielgruppenbewertungen:		40.8	40.1	41.9	37.0	38.7	41.7	38.8	
Rang:		4	5	1	19	12	2	11	

Die Trassenvarianten 4A und 5A schneiden nach der Punktesumme am besten ab.

Die später in den Planungsprozess eingebrachte Variante 4C ist der Variante 4A ähnlich bzw. wurde in Erwartung eines noch besseren Ergebnisses als Alternative zu dieser entwickelt. Daher erfolgte die nachträgliche Setzung der Variante 4C (nördlich der Bebauung der Sleiernerstraße) für die Bewertung der Stufe 2.

Frage 4:

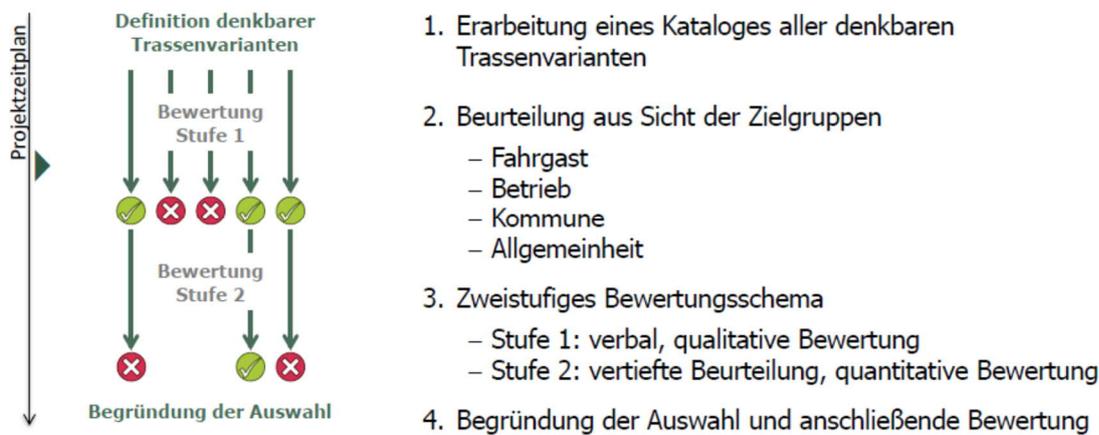
Welche Verlagerungseffekte und wie viele Umsteigende vom Kfz-Verkehr auf die Straßenbahn pro Tag werden in den Grundlagenuntersuchungen prognostiziert (vgl. S18 / 25 004, Frage 9)?

Antwort zu 4:

Auf dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt des Planungskorridors zwischen Heinersdorf Nord (Wendeschleife) und der Haltestelle S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf wird eine Nachfrage von ca. 10.200 Personenfahrten/Tag prognostiziert. Dieser Nachfragezuwachs setzt sich aus Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV), sonstigen Neuverkehren und internen Verlagerungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zusammen.

Frage 5:

Wie lautet „die Begründung der Auswahl und anschließende Bewertung“ - siehe Punkt 4 im Auszug aus der Präsentation vom 5. November 2018, Seite 26 (siehe Bildauszug):



Antwort zu 5:

Die fachplanerisch zu bevorzugende Variante 4C schneidet in der Gesamtbewertung über alle Zielgruppen besser als oder gleich gut wie die zweitplatzierte Variante 4A ab (siehe Tabelle in Antwort zu 3.). Sowohl in Bezug auf die Gesamtpunktzahl als auch im paarweisen Vergleich erweist sich die Variante 4C als vorteilhafteste Trassenvariante und ist damit die fachplanerisch zu bevorzugende Variante.

Frage 6:

Für welche Varianten erfolgte die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Antwort zu 6:

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde für die fachplanerisch zu bevorzugende Variante vorgenommen.

Frage 7:

Nach welchem Verfahren erfolgte die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Antwort zu 7:

Für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde das bundesweit eingeführte Verfahren der Standardisierten Bewertung zur Anwendung gebracht, das die Voraussetzung für eine Finanzierung von ÖV-Maßnahmen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist.

Frage 8:

Welche Ergebnisse wurden dabei ermittelt?

Frage 9:

Welche Kosten-Nutzen-Verhältnisse wurden dabei ermittelt?

Antwort zu 8 und 9:

Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten beläuft sich für die fachplanerisch zu bevorzugende Variante auf 1,15. Für die Maßnahme ist damit der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen.

In der Antwort auf S18/25004 heißt es: „In der ersten Stufe der Variantenbetrachtung wurden die verschiedenen Varianten einer qualitativen Bewertung unterzogen und entsprechende Bepunktungen vorgenommen. Die Varianten mit den meisten Punkten wurden in einer zweiten Stufe vertiefend beurteilt, indem eine quantitative Beurteilung durchgeführt wurde. Die Details können nach der Veröffentlichung dem Kurzbericht entnommen werden.“

Frage 10:

Wann und wo wird dieser „Kurzbericht“ veröffentlicht?

Antwort zu 10:

Die zusammenfassende Darstellung aller Ergebnisse wird nach erfolgter Beschlussfassung im Senat auf der Homepage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bereitgestellt.

Frage 11:

Warum soll lediglich ein „Kurzbericht“ veröffentlicht werden und nicht die vollständigen Untersuchungen?

Antwort zu 11:

Der Arbeitsprozess wird über technische Berichte dokumentiert. Alle wesentlichen Sachverhalte aus dem Arbeitsprozess - dies umfasst die Begründung der Trassenverläufe und die Bewertungen der Varianten - werden für bessere Lesbarkeit und höhere Verständlichkeit in einem Bericht zusammengefasst. Dieser hat den internen Arbeitsbegriff 'Kurzbericht'.

Frage 12:

Wo im Streckenverlauf sind - entsprechend den in S18 / 25 004 genannten Vorüberlegungen - in welcher Fahrtrichtung und welcher Lage zu den Knotenpunkten Haltestellen vorgesehen?

Antwort zu 12:

Die genaue Ausgestaltung der Haltestellen und ihrer Lagen an den Knotenpunkten ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Hierzu können im gegenwärtigen Planungsstadium noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden. Folgende Haltestellen sind nach derzeitigem Planungsstand vorgesehen:

- Pasedagplatz
- Rennbahnstraße/ Gustav-Adolf-Straße
- Romain-Rolland-Straße/ Verbrauchermarkt

- Heinersdorf Kirche im Zentrum der Ortslage Heinersdorf
- Heinersdorf Wendeschleife
- S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf
- Retzbacher Weg
- Granitzstraße/ Neumannstraße
- S-Bahnhof Pankow

In der Antwort auf S18/21857 von 19. Dezember 2019 heißt es: „Aufgrund der erforderlichen Planungsschritte und der vielfältigen Interessen bei derartigen Vorhaben hat sich die Verkehrsverwaltung auf einen mehrstufigen Beteiligungsprozess für die laufenden Straßenbahnausbaumaßnahmen verständigt. In diesen verschiedenen Schritten wird jeweils vor der Weiterführung der Planungen und vor etwaigen abschließenden (politischen) Beschlüssen eine Beteiligung durchgeführt, um die Hinweise aller Interessierten einzusammeln und in das Verfahren einspeisen zu können.“ Gemäß S18 / 25 004 „bildet diese [gem. unter 1 genannter Präsentation inzwischen abgeschlossene, Anm. d. Verf.] Untersuchung die Grundlage für eine Senatsbefassung über eine weitere Konkretisierung der Planungen.[...] Der Senat beschließt auf Grundlage dieser Untersuchungen, ob weitere detaillierte Planungsschritte eingeleitet werden.“

Frage 13:

Gemäß unter Punkt 1 genannter Präsentation wird ein „Senatsbeschluss im 2. Halbjahr 2020 angestrebt“. Welche Arten und Formate der Beteiligung sollen vorher in welchem Zeitraum und mit welchen Mitwirkungs- und Einflussmöglichkeiten durchgeführt werden?

Frage 14:

Falls vor dem Senatsbeschluss keinerlei Beteiligung vorgesehen ist, warum nicht?

Antwort zu 13 und 14:

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen der Grundlagenuntersuchung ins Verfahren einbezogen. Während der Durchführung der Grundlagenuntersuchungen haben eine Akteursrunde und ein BürgerInnen-Dialog stattgefunden (Akteursrunde, am 8. Oktober 2018, bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin, und BürgerInnen-Dialog, am 7. November 2018, in der Max-Bill-Schule (OSZ), Gustav-Adolf-Str. 66, 13086 Berlin). Die Hinweise aus dem Teilnehmendenkreis beider Veranstaltungen sind in die Grundlagenuntersuchung eingeflossen.

Mit einem Senatsbeschluss würde über eine Aufnahme der Maßnahme in die Investitionsplanung beschlossen und die weitere Beteiligung gemäß der folgenden Planungsschritte erfolgen - d.h. die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger nach § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz sowie gesetzliche Beteiligung in der Planfeststellung. Konkrete Termine können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

Nach einem positiven Senatsbeschluss erfolgt die Vorplanung. Auch dies gemäß oben zitierter Aussage ein Anlass für „Beteiligungen“.

Frage 15:

Welche Arten und Formate der Beteiligung sollen wann und mit welchen Mitwirkungs- und Einflussmöglichkeiten durchgeführt werden?

Frage 16:

Welche Arten und Formate der Beteiligung sollen nach Abschluss der Vorplanung mit welchen Mitwirkungs- und Einflussmöglichkeiten durchgeführt werden?

Frage 17:

Falls nach Abschluss der Vorplanung keinerlei Beteiligung vorgesehen sein sollte, warum nicht?

Antwort zu 15, 16 und 17:

Die Informationen zur Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern im weiteren Prozess finden sich im Foliensatz zur Informationsveranstaltung vom 07.11.2018 auf den Folien 13 und 14. Dieser Foliensatz ist abrufbar unter:

[https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/2018-11-05\\_strassenbahn\\_pankow.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/2018-11-05_strassenbahn_pankow.pdf).

Eine Vorplanung untersucht i. d. R. mehrere Varianten. Hier sollen die in S18 / 21 857 angekündigten „zeitgemäßen, attraktiven Verkehrsanlagen mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung“ geplant werden: „Die Ausgestaltung der Trassen und der Straßenraumgestaltung sowie -aufteilung sind Bestandteile der Vor- und Entwurfsplanung“.

In der Antwort zu S18/13783 heißt es, als „allgemeingültige Aussagen“ zu Neubaugebieten, u. a.: „Die Rahmenbedingungen bei Gebietsentwicklungen sind so zu gestalten, dass sie eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität der zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen begünstigen. [...] Dafür braucht jedes Quartier [...] ein lokales Mobilitätskonzept, welches eine integrierte Planung zwischen Städtebau und Verkehrsplanung beinhaltet. [...] Als Rückgrat der Anbindung neuer Wohnbaugebiete an die Gesamtstadt ist ein leistungsfähiger ÖPNV unabdingbar. [...] Die Erfahrung zeigt, dass Entscheidungen zur Verkehrsmitteländerung vor allem bei Umzug oder der Geburt von Kindern getroffen werden.“

Frage 18:

Ist es Ziel des Senats, die Straßenbahn-Nordtangente vor oder mit Bezug der ersten Wohnungen und Eröffnung der ersten Läden in Betrieb zu nehmen?

Frage 20:

Falls nein: Wie sollen die neuen Bewohner\*innen und Kund\*innen für den ÖPNV gewonnen werden?

Antwort zu 18 und 20:

Der Senat ist bestrebt, Straßenbahnneubaumaßnahmen parallel zu Wohnungsbauvorhaben und städtebaulichen Entwicklungen zu entwickeln und umzusetzen.

Frage 19:

Falls ja: Wann und mit welchen Mitteln soll angesichts der bisherigen Verzögerung um ca. anderthalb Jahre dieses Ziel erreicht werden?

Antwort zu 19:

Der Planungsprozess der Straßenbahn entspricht den planungsrechtlichen Vorgaben und wird durch den Senat auch weiterhin mit Nachdruck vorangetrieben.

In o.g. Präsentation vom 17. November 2020 heißt es lediglich: „Abstimmungen mit Investor Krieger bzgl. Vorplatz, Panke-Trail und Umweltschutz laufen“.

Frage 21:

Bis wann und durch wen soll das lokale Mobilitätskonzept für das Krieger-Gelände erstellt werden?

Antwort zu 21:

Das Mobilitätskonzept wird durch das Bezirksamt Pankow in Abstimmung mit dem Senat und dem Investor ein erstellt und wird im 1. Quartal 2021 fertiggestellt werden.

Frage 22:

Ist den Antworten aus Sicht der Senatsverwaltung noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 22:

Nein.

Berlin, den 24.02.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz