

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 28. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Oktober 2020)

zum Thema:

Verkehrskonzept Nord-Ost-Raum (NOR)

und **Antwort** vom 27. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Okt. 2020)

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. 18/25209
vom 28.09.2020
über Verkehrskonzept Nord-Ost-Raum (NOR)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat 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) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Verkehrslösung Heinersdorf/Straßenbahnausbau

Frage 1:

Wann werden die konkreten Planungen für die einzelnen Netzelemente N1, N2 und N4e der Verkehrslösung Heinersdorf vorliegen?

Antwort zu 1:

N1: Das N1-Element ist Bestandteil des Bebauungsplans 3-72. Hier laufen aktuell Vorbereitungen zum städtebaulichen Werkstattverfahren, welches im Januar 2021 starten soll. Die planungsrechtliche Sicherung des N1 soll über die Aufstellung des Bebauungsplanes mit planfeststellungsersetzenden Inhalten erfolgen, um die verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen an das Plangebiet in einem Verfahren zu integrieren. So werden im Rahmen einer Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung zum N1-Element Varianten für die beiden Knotenpunkte, Varianten für die Linienführung, der Querschnitt des N1 sowie die objektkonkrete Verkehrsprognose und verkehrliche Begründung untersucht. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie soll Ende 2020 vorliegen und ist Grundlage bzw. Rahmensetzung für das folgende städtebauliche Werkstattverfahren. Das B-Planverfahren

soll nach jetzigem Stand und auf Grundlage der Ergebnisse des Wettbewerbs im September 2021 in die frühzeitige Beteiligung gehen.

N2: Für das Netzelement N2 verläuft die Vorzugstrasse über die alte Industriebahn zwischen Romain-Roland-Straße und Blankenburger Straße. Sobald die planerisch zu bevorzugende Variante der Straßenbahntangente Pankow beschlossen ist, wird auf Grundlage der bestehenden Planungen das Planfeststellungsverfahren für das N2-Element vorbereitet.

N4e: Nach Abschluss der Untersuchung zur Verkehrserschließung (VE) Blankenburg (voraussichtlich Ende des Jahres 2020) wird entschieden, wie mit dem N4e-Element weiter vorgegangen wird. Hierbei wird es auch Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung geben.

Frage 2:

Verfolgt SenUVK die Planungen zum Netzelement N3 weiter? Wenn ja, warum?

Antwort zu 2:

Das Netzelement N3 der Verkehrslösung Heinersdorf (Durchbindung Straße Am Steinberg zur Romain-Rolland-Straße) wird planerisch weiterverfolgt, (vergleiche auch https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/heinersdorf/index.shtml). Eine Realisierung ist erst nach 2030 vorgesehen. Das ist auch abhängig von einer Wohnungsbauentwicklung entlang der Trasse. Neben der Erschließung wird durch die Herstellung der Verbindung zwischen der Prenzlauer Promenade und der Romain-Rolland-Straße der Ortskern Heinersdorf (ergänzend zu den Netzelementen N1, N2 und N4) verkehrlich entlastet.

Frage 3:

Wann ist mit der baulichen Realisierung zu rechnen?

Antwort zu 3:

Gegenwärtig laufen die vorbereitenden Untersuchungen zur Festsetzung des Entwicklungsgebietes „Blankenburger Süden“. Erst mit der Festsetzung des Entwicklungsgebietes liegt die politische Willensbekundung zu den Entwicklungszielen und Maßnahmen (z.B. Straßenbahnverlängerung) vor. Auf Grundlage der Festsetzung sowie der Ergebnisse der vorgenannten Untersuchungen müssen dann die bisher ohne Straßenbahn geplanten Netzelemente der Verkehrslösung Heinersdorf angepasst werden. Aus verkehrlicher, infrastruktureller und umweltplanerischer Sicht könnten insbesondere mit den Netzelementen 1 und 2 bereits erste Entlastungen und Verbesserungen erzielt werden. Ein Beginn weiterführender Planung wird auch beeinflusst von der Festsetzung des Entwicklungsgebietes Blankenburger Süden und den damit verbundenen Vorgaben zur Erschließung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Erschließung) sowie einer ggf. notwendigen Einbeziehung neu geplanter Netzverknüpfungen im Straßenbahnnetz in die Planungen der Netzelemente der Verkehrslösung Heinersdorf.

Frage 4:

Welche Überlegungen bzw. Planungen zum Bauablauf von Straßenbahn und Straßenbau im Ortsteil Heinersdorf wurden seitens der SenUVK bereits vorgenommen?

Antwort zu 4:

Über die gesamte Prozesskette von der Planung bis zur Inbetriebnahme wird sichergestellt, dass sowohl die Untersuchungen für den Bereich Straße als auch die für die Straßenbahn eng verzahnt erarbeitet werden.

Konkrete Überlegungen und Planungen zum Bauablauf von Straße und Straßenbahn können erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufgezeigt werden.

Frage 5:

Wann wird der BVG der Planungsauftrag für die Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorf-Pasedagplatz erteilt?

Antwort zu 5:

Nach Abschluss der Grundlagenuntersuchungen beschließt der Senat, ob weitere, detaillierte Planungsschritte eingeleitet werden. Es wird angestrebt, zeitnah die Untersuchungen abzuschließen und einen Senatsbeschluss zu erwirken. Bei positivem Beschluss kann der Planungsauftrag erteilt werden.

Frage 6:

Welche verkehrlichen Auswirkungen erwartet sich der Senat von der Realisierung des Netzelements N4e? Besteht die Aussicht für eine Entlastung der Bahnhofstraße in Blankenburg?

Antwort zu 6:

Das Netzelement N4e (Verbindung von der Blankenburger Straße entlang Schmöckpühlgraben zur Straße Am Feuchten Winkel) kann einen Teil der fehlenden bzw. verkehrlich ungenügenden Querverbindungen in diesem Stadtraum übernehmen. Eine teilweise Anbindung des Pankower Tors und eine teilweise Entlastung der Bahnhofstraße wären damit möglich.

Turmbahnhof Karower Kreuz

Frage 7:

Aus welchem Jahr stammt die Kosten-Nutzungsuntersuchung für die Errichtung eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz?

Antwort zu 7:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde im Jahr 2009 durchgeführt.

Frage 8:

Auf welcher Bevölkerungsprognose basieren die Planungen für die Errichtung eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz?

Antwort zu 8:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung verwendete eine damals vorliegende Prognose für das Jahr 2015.

Frage 9:

Welche Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs werden am Karower Kreuz halten? Welche Takte haben die Linien?

Antwort zu 9:

Folgende derzeitige Linien sollen am Bahnhof Karower Kreuz halten:

- S-Bahn-Linie S2 im 10-Minuten-Takt,
- Regionalexpress RE3 stündlich,
- Regionalbahn RB12 stündlich,
- RB27 (Heidekrautbahn) Durchbindung nach Gesundbrunnen in Hauptverkehrszeit.

Folgende geplante Linien sollen am Bahnhof Karower Kreuz halten:

- S-Bahn-Linie S6 (Grünau - Buch) im 20-Minuten-Takt,
- Regionalbahn RB32 (Oranienburg - BER - Ludwigsfelde) stündlich,
- RB27 soll perspektivisch ganztägig nach Gesundbrunnen durchgebunden werden,
- S-Bahn-Linie S75 im Falle einer Verlängerung von Wartenberg.

Frage 10:

Wie hoch wird die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger*innen und wie hoch wird die Zahl der Umsteiger*innen geschätzt?

Antwort zu 10:

Am Bahnhof Karower Kreuz werden pro Tag ca. 15.000 Ein- und Aussteigerinnen/Ein- und Aussteiger erwartet, von denen ca. drei Viertel Umsteigerinnen/Umsteiger sind. Sofern die S75 zum Bahnhof Karower Kreuz verlängert und Richtung Hohen-Neuendorf durchgebunden wird, wird mit einer deutlichen Zunahme auf bis zu 30.000 Ein- und Aussteigerinnen/Ein- und Aussteiger gerechnet, von denen 90 % Umsteigerinnen/Umsteiger sind.

Frage 11:

In welchem Verhältnis stehen die Bau- und Betriebskosten zu den erwarteten Nutzer*innen? Entspricht das Vorhaben noch den Vorgaben der Landeshaushaltsordnung und den rechtlichen Anforderungen für den Bau von Infrastrukturanlagen des SPNV?

Antwort zu 11:

Die Nutzen-Kosten-Analyse hat für den Bahnhof Karower Kreuz ein positives Ergebnis gezeigt. Die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Vorhabens ist somit nachgewiesen und damit die Vorgabe der Landeshaushaltsordnung erfüllt.

Frage 12:

Die Verlängerung der S75 bis zum Karower Kreuz war in den Planungen nicht vorgesehen. Im Bereich des Außenrings besteht daher unterhalb der neuen Bahnbrücken der Stettiner Bahn nur die Möglichkeit zur Errichtung von Außenbahnsteigen für den Fern- und Regionalverkehr. Jetzt plant der Senat die Einbindung der S75. Welche konkreten Planungen wurden hierzu vorgenommen oder beauftragt? Welche Ergebnisse liegen hierzu ggf. vor? Wie sehen die weiteren Schritte aus? Welcher zeitliche Ablauf ergibt sich für die Realisierung?

Antwort zu 12:

Die DB Netz AG wurde im Rahmen des Gesamtvorhabens i2030 damit beauftragt, eine Trassierungsstudie für die Verlängerung der S75 vom heutigen Endbahnhof Wartenberg bis zur Einbindung in die bestehende S-Bahntrasse der S8 nordwestlich des Karower Kreuzes zu erstellen.

Das Ergebnis dieser Trassierungsstudie wird im vierten Quartal 2020 erwartet. Dann werden im Rahmen von i2030 gemeinsam mit den beteiligten Projektpartnern die nächsten Schritte abgestimmt. Der Realisierungszeitraum wurde bislang noch nicht festgelegt.

Das Gesamtvorhaben steht unter dem Vorbehalt von weitergehenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen und einer gesicherten Finanzierung.

Frage 13:

Wie stellt sich der Senat die Einbindung der Verlängerung der S75 am nahezu fertiggestellten Karower Kreuz angesichts der nicht vorhandenen Baufreiheit am Außenring vor?

Antwort zu 13:

Wie in der Antwort zur Frage 12 beschrieben, wird gegenwärtig durch die DB Netz AG eine Trassierungsstudie erstellt. Im Ergebnis dieser Studie werden Lösungsmöglichkeiten erwartet, gegebenenfalls auch in unterschiedlichen Varianten, in welcher Lage die S-Bahntrasse der S75 den Bahndamm der Stettiner Bahn durchquert und wo die Bahnsteige der S75 angeordnet werden können.

Frage 14:

Ist im Zusammenhang mit einem Standort für ein S-Bahn-Betriebswerk im Bereich der Bucher Straße eine Weiterführung der S75 zur heutigen S8 vorgesehen?

Antwort zu 14:

Ja, Zielstellung ist die Einbindung der S75 nordwestlich des Karower Kreuzes in die bestehende Trasse der S8. Damit können dann auch S-Bahnzüge der S75 in das geplante S-Bahn-Betriebswerk Schönerlinder Straße einfahren. Im Bereich zwischen der Schönerlinder Straße und der Bucher Straße soll ein neuer S-Bahnhof errichtet werden, auf dem dann das Ein- und Aussetzen der Züge betrieblich möglich sein wird.

Frage 15:

Wie genau stellt sich der Senat die Kreuzung der Stettiner Bahn sowie die Überquerung der Regional- und Fernbahn auf dem Ostring vor, die zwingend erforderlich ist?

Antwort zu 15:

Gemäß den obenstehenden Antworten zu den Fragen 12 und 13 wird zur Klärung dieser Thematik zurzeit eine Trassierungsstudie erstellt. Nach jetziger Einschätzung wird die S75 von Wartenberg bis zum Turmbahnhof Karower Kreuz nordöstlich der Fernbahngleise des Berliner Eisenbahnaußenrings (BAR) geführt und kreuzt dann den Bahndamm der Stettiner Bahn. Im weiteren Verlauf muss die S75 durch den Bau eines Überwerfungsbauwerkes auf die Südwestseite des BAR geführt werden, um den Anschluss an die S8 herzustellen.

Frage 16:

Wie viele Einwohner könnten im unmittelbaren Einzugsbereich (z.B. in dem üblicher Weise vom VBB angesetzten Radius für einen S-Bahnhof) von Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten profitieren?

Antwort zu 16:

Im Umfeld des Turmbahnhofs profitieren bis zu 4.000 Einwohnerinnen/Einwohner (Stand 2014) von der direkten Anbindung an das Regional- und S-Bahn-Netz. Laut den Analysen des Nahverkehrsplans Berlin 2019 -2023 (Anlage 2, Abbildung 29) gehört das Umfeld des Karower Kreuzes zu den Gebieten in Berlin, die nicht den Erschließungsstandards genügen. Neben seiner Umsteigefunktion kann der Bahnhof somit zu einer wesentlichen Verbesserung der Flächenerschließung beitragen. Durch die Entwicklung neuer Wohngebiete in Karow-Süd wird die Einwohnerzahl im Umfeld weiter steigen.

Frage 17:

Der Berliner Außenring ist eine stark befahrene Hauptgüterstrecke. Eine Verdichtung mit Personenverkehr führt zur Verlagerung von Güterverkehren auf anderen Strecken und in die Nachtstunden! Welche Auswirkungen ergeben aus Sicht des Senats?

Antwort zu 17:

Auf dem Berliner Außenring im Bereich des Karower Kreuzes ist entsprechend der Ausschreibung und Vergabe des Netzes Elbe-Spree (NES) eine neue Regionalbahnlinie vorgesehen, die RB32 mit dem Laufweg Oranienburg - BER - Ludwigsfelde. Die Streckenkapazitäten wurden im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) geprüft. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Betrieb durchführbar ist und der Güterverkehr keine Einschränkungen erfährt und weder zeitlich verschoben noch auf andere Strecken verlegt werden müsste.

Frage 18:

Bisher ist der Turmbahnhof über die Straße nicht erreichbar. Das gilt ebenso für den Rad- und Fußverkehr. Mit dem derzeitigen Umbau wird der bisherige Zustand verfestigt, bei dem die in allen vier Quadranten vorhandenen Verbindungskurven die Zuwegung bzw. Erreichbarkeit verhindern. Welche konkreten Möglichkeiten der Anbindung sieht der Senat, um eine Erschließung für den ÖPNV zu ermöglichen und ausreichend Fahrradstellplätze zu errichten?

Frage 19:

Welche bisher als Anliegerstraßen einzustufenden Verbindungen müssten dafür mit welchem Ausbaustandard (z.B. für die Gelenkbusse der BVG) umgebaut werden?

Antwort zu 18 und 19:

Eine Erreichbarkeit des geplanten Turmbahnhofs Karower Kreuz ist bislang nur im Nordquadranten über die bestehende Boenkestraße gegeben. Darüber hinaus ist die Anbindung des Turmbahnhofs Karower Kreuz für den Rad- und Fußverkehr auch aus den drei anderen Quadranten durch den Bau von Über- oder Unterführungen der bestehenden Verbindungskurven vorgesehen, so dass der neue Bahnhof aus allen umgebenden Siedlungsbereichen erschlossen ist. In welchem Bereich zusätzlich eine ÖPNV-Erschließung (Busanbindung) erfolgen kann, ist im weiteren Verfahren zu untersuchen und steht ebenfalls in Abhängigkeit von der Trassierungsstudie.

Frage 20:

Mit welchen Baukosten ist für diesen Straßenausbau zu rechnen? Wer wird diese Kosten aus welchen Mitteln übernehmen und welche Finanzierungsmöglichkeiten sind dafür vorhanden?

Antwort zu 20:

Zu einem solchen Straßenumbau liegen noch keine Planungen und Kostenermittlungen einschließlich Finanzierungsplanungen vor.

Potenziale für Straßenbahnverlängerungen bzw. Verdichtungen von Angeboten

Frage 21:

Welche Möglichkeiten zu einer Verlängerung der Straßenbahn bestehen für den Abschnitt S-Bahnhof Blankenburg Richtung Französisch-Buchholz mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 50?

Antwort zu 21:

Der ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 sieht vor, das Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden durch eine Straßenbahnstrecke an die Innenstadt und an den S-Bahnhof Blankenburg anzuschließen. Die planerisch zu bevorzugende Trassenvariante der Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden folgt dieser Vorgabe und endet am S-Bahnhof Blankenburg. Eine Weiterführung in Richtung Französisch Buchholz weist unter den momentanen Gegebenheiten keinen hinreichenden verkehrlichen Nutzen auf. Die Heranführung an die Straßenbahnlinie 50 in der Berliner Straße würde erhebliche bauliche Maßnahmen, insbesondere die Aufweitung der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße erfordern. Diese sehr aufwändige Maßnahme wäre kostenseitig dem Projekt anzulasten. Dem stünde jedoch nur ein geringer zusätzlicher

Fahrgastnutzen gegenüber, sodass die Wirtschaftlichkeit der gesamten Maßnahme gefährdet wäre. Gleichwohl bleibt eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt möglich, wenn sich die Rahmenbedingungen entsprechend ändern sollten.

Frage 22:

Welche Potenziale und Möglichkeiten bestehen für einen Abzweig der Straßenbahn am Blankenburger Süden in Richtung Karow/Buch?

Antwort zu 22:

Hierzu liegt dem Senat keine belastbare Einschätzung vor. Eine solche Straßenbahn-Neubaumaßnahme ist in den aktuellen Planwerken des Senats nicht enthalten und demzufolge nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudien.

Frage 23:

Wann wird der Senat die Entscheidung zu den im NVP 2019 - 2023 aufgeführten Querverbindungen im Busverkehr treffen?

Antwort zu 23:

Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin sieht weiterhin einen sukzessiven, jährlichen Aufwuchs der Verkehrsleistung bei Bus und Straßenbahn vor. Die konkreten Angebotsverbesserungen sind hierbei nur für das nächste Fahrplanjahr fest definiert und befinden sich für die Folgejahre noch in der Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG. Die Priorisierung bestimmter Maßnahmen hängt dabei auch stark von der baulichen Entwicklung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen in den jeweiligen Stadtteilen ab.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:

„Der Nahverkehrsplan benennt Prüfaufträge hinsichtlich zusätzlicher Expressbuslinien/Einführung neuer Metrobuslinien mit entsprechender Anpassung von Fahrplänen und Leistungsvolumen sowie ggf. auch Linienführungen. Konkret sind im Nord-Ost-Raum folgende Relationen zu prüfen:

- X59: Französisch Buchholz - Schönholz - Wedding, Osloer Straße,
- M58: Buch - Karow - Blankenburg - Niederschönhausen - Schönholz - Osloer Straße.

Die BVG geht davon aus, dass diese Prüfungen voraussichtlich im Jahr 2021 zu einem Abschluss gebracht werden.“

Frage 24:

Mit welchen Taktverdichtungen ist bei Straßenbahn und Bussen in den nächsten Jahren konkret zu rechnen?

Antwort zu 24:

Der Senat geht davon aus, dass sich diese Frage auf Angebotsverbesserungen im Stadtbezirk Pankow bezieht. Zum Fahrplanwechsel zum 13.12.2020 hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die folgenden Angebotsverbesserungen bestellt:

- Der Takt auf der Linie M2 wird im Abschnitt Am Steinberg bis Alexanderplatz von Montag bis Freitag zwischen 10:00 und 15:00 Uhr auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet.
- Die Straßenbahnlinie M4 wird an Wochenenden sowohl auf dem Innenstadtabschnitt, als auch bis zur Zingster Straße verdichtet. Künftig wird auf dem Abschnitt Hackescher Markt bis Prerower Platz jeden Abend bis 0:00/0:30 Uhr im 7-/7-/6-Minuten-Takt gefahren. Dies bedeutet auch für den Ast zur Zingster Straße eine Taktverdichtung auf einen 7/13-Minuten-Takt bis nach Mitternacht. Diese Taktverdichtungen gelten zudem auch an Sonntagen bereits ab 12:30 Uhr.
- Die Linie 12 wird montags bis freitags ab 6 Uhr (stadteinwärts) / 7 Uhr (stadtauswärts) auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet, ebenso samstags von 10 bis 19 Uhr.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:

„Im Pankower Raum wird es voraussichtlich weitere Taktverdichtungen bei den Straßenbahnlinien M1 und 50 geben. Voraussetzung dafür ist allerdings die Schaffung der entsprechenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Bereich S+U Pankow und die Bereitstellung zusätzlicher Infrastruktur (Zwischenendstelle). Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Blankenburger Süden kommt der Straßenbahn eine wichtige Erschließungsfunktion zu. Die Straßenbahn M2 soll im 5-Minuten-Takt zu den maßgeblichen Verkehrszeiten in das Neubaugebiet verlängert werden.

Bei den Buslinien ist ebenfalls eine Ausweitung der 10-Minuten-Angebote in den kommenden Jahren geplant. Dabei sind vor allem die Bedienachsen der Linien 150 und 158 Gegenstand konzeptioneller Überlegungen.“

Frage 25:

Inwieweit beeinflusst die Eingleisigkeit der Brücke am Pölnitzweg die Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes bei der S21 bis Bernau?

Antwort zu 25:

Es wird davon ausgegangen, dass mit der Frage die S-Bahnlinie 2 gemeint ist.

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die DB Netz AG erarbeitet derzeit im Rahmen des Projektes i2030 eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) für den nördlichen Abschnitt der S2. Dabei wird geprüft, welche infrastrukturellen Maßnahmen zwischen Buch und Bernau erforderlich sind, um die qualitätsgerechte Durchführung eines 10-Minuten-Taktes auf der S2 zu gewährleisten. Die Prüfung zur Eingleisigkeit der Brücke am Pölnitzweg liegt im Untersuchungsbereich. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich im I. Quartal 2021 vorliegen.“

Frage 26:

Welchen Sachstand gibt es zur OU Malchow, TVN und zur Verbindungsstraße B2 - Karow. In welcher Leistungsphase befinden sich diese? Wann ist mit deren Inbetriebnahme zu rechnen?

Antwort zu 26:

Sachstand Ortsumfahrung (OU) Malchow: Mit dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) ist für das Land Berlin das Vorhaben „BE B 002n OU Malchow N 2/4“ als vordringlicher Bedarf auch gesetzlich verankert worden. Die Vorhabens-Kategorie „vordringlicher Bedarf“ sieht vor, dass im Zeitfenster der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung (bis 2030) die Planung aufgenommen und Baurecht geschaffen werden soll. Zur Umsetzung des gesetzlich festgelegten Bedarfs stellen auch die Länder eine eigene Reihung von Prioritäten für Straßenbauvorhaben auf, um entsprechend der bestehenden Personalkapazitäten die Vorhaben abzuarbeiten. Entsprechend dieser Prioritätenbildung sind bisher keine Planungsschritte zum o.g. Vorhaben in die Wege geleitet worden. Die Zuständigkeit für Planung und Baudurchführung liegt ab 01.01.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes.

Sachstand Tangentialverbindung Nord (TVN): Zur großräumigen Straßenverbindung TVN gibt es über die Planungsergebnisse zum FNP und der Verkehrsuntersuchung Nordostraum (NOR) keinen neuen Sachstand. Darüber hinaus läuft gegenwärtig im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Blankenburger Süden die Machbarkeitsuntersuchung zur Verkehrserschließung Blankenburg. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden zum Jahresende 2020 erwartet.

Sachstand Verbindungsstraße B2 - Karow: Derzeit wird die Planung hinsichtlich der Ergebnisse der Erörterung und der Anforderungen des Mobilitätsgesetzes überarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren soll gemäß aktueller Zeitplanung Ende 2021 erneut begonnen und Ende 2022 / Anfang 2023 abgeschlossen werden, so dass ein Baubeginn ab 2024 erfolgen könnte.

Frage 27:

Inwieweit berücksichtigt das Verkehrskonzept für den Pankower Norden, auch bezirksübergreifende nach/von Reinickendorf, Verkehre aus/nach Brandenburg, insbesondere Lkw-Schwerlastverkehr?

Im Erläuterungsbericht der NOR-Untersuchung heißt es (Seite 36): „Durch den Bau der Verbindungsstraße [B2-Karow, Anm. d. Verf.] nimmt die Belastung, südlich der Anbindung der Verbindungstraße an die B 2, auf der B2 [also im Ortsteil Weißensee, Anm. Verf.] um 4.000 Kfz/24hw zu. Die Belastung der Ost-West-Verbindung durch den Ortskern Malchow [Blankenburger Pflasterweg – Dorfstr. – Wartenberger Str., Anm. d. Verf.] nimmt um 2.000 Kfz/24hw zu.“

Antwort zu 27:

Bei der NOR-Untersuchung handelt es sich nicht nur um ein Verkehrskonzept für den Pankower Norden, sondern um eine strategische Untersuchung zur Entwicklung, Anpassung und ggf. Ergänzung des (übergeordneten) Straßennetzes im nordöstlichen Quadranten von Berlin. Dieser Raum umfasst nicht nur den Bezirk Pankow. Die Verkehre von und nach Brandenburg wurden berücksichtigt. Eine gesonderte Untersuchung zum Lkw- bzw. Schwerlastverkehr gehörte nicht zum Untersuchungsdesign.

Frage 28:

Ist nicht der Sinn einer Tangentialstraße (hier: TVN) die Entlastung der Radialen (hier: B2) anstatt ihre zusätzliche Belastung?

Antwort zu 28:

Grundsätzlich ja. Durch neue Trassen entstehen auch neue Verbindungen. Da nicht nur in tangentialer oder radialer Richtung gefahren wird, könnte es auch auf Straßen zwischen solchen „gerichteten“ Trassen zu verkehrlichen Zu- oder Abnahmen kommen.

Frage 29:

Warum soll Kfz-Verkehr von der A114 auf die Berliner Allee verlagert werden?

Antwort zu 29:

Es ist nicht beabsichtigt, Verkehre von der Autobahn auf das Stadtstraßennetz zu verlagern.

Frage 30:

Warum gibt es zwar ein Straßenbaukonzept für den Nordostraum aber weder ein ÖPNV-Konzept, noch ein Radwegekonzept?

Antwort zu 30:

Die für Berlin erstellten Planwerke Stadtentwicklungsplan Verkehr (umfassend) und der Nahverkehrsplan 2019-23 (sektoral) beinhalten die Planungen im ÖPNV-Bereich und erfüllen somit die Funktion einer ÖPNV-Konzeption. Hierbei sind sowohl Maßnahmen wie Taktverdichtungen oder Angebotserweiterungen von ÖPNV-Linien als auch der Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur enthalten.

Für den Radverkehr in Berlin liegt seit Jahren ein Radial- und Tangentialroutennetz öffentlich vor, welches ein Konzept darstellt. Dieses umfasst auch den Nordostraum von Berlin. Da das Radial- und Tangentialroutennetz den neuen Anforderungen des Mobilitätsgesetzes nicht in Gänze gerecht werden kann, wird aktuell ein engmaschigeres Radverkehrsnetz für ganz Berlin (auch für den Nordostraum) entwickelt. Zusätzlich gibt das Mobilitätsgesetz vor, dass an allen Hauptverkehrsstraßen in Berlin Radverkehrsanlagen errichtet bzw. ertüchtigt werden sollen. Des Weiteren werden die Qualitätsstandards der verschiedenen Netzkategorien im Radverkehrsplan festgehalten. Dieser befindet sich aktuell ebenfalls in Arbeit. Somit wird neben dem ÖPNV-Konzept auch für den Radverkehr ein Konzept für den Nordostraum vorliegen.

Berliner Allee

Bereits 2012 wurde dem Verkehrsausschuss der BVV Pankow „bei einem Vor-Ort-Termin deutlich, dass nur durch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts die Funktionsfähigkeit des gesamten Straßenraums grundsätzlich verbessert werden kann.“ (Auszug VII-0241)

In der Beantwortung einer schriftl. Anfrage S18-20287 vom 29.07.2019 wurde erneut eine Neugestaltung des gesamten Straßenraumes sowie die Beauftragung der seit fünf Jahren in Aussicht gestellten Machbarkeitsstudie wiederholt angekündigt.

Mit der schriftlichen Anfrage S18-24475 vom 25.08.2020 wurde überraschend mitgeteilt, dass „die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße nur im Bestand (Borde beibehalten) durchgeführt werden“ soll!

Frage 31:

Warum werden die seit 2012 mehrfach wiederholten Forderungen des Bezirkes, der BVV-Pankow nach einer Umgestaltung der gesamten Straßenbreite entgegen aller vorherigen Verlautbarungen nunmehr offensichtlich durch SenUVK ignoriert?

Frage 32:

Wie ist nun die weitere Vorgehensweise bzgl. der Gestaltung der Berliner Allee mit ÖPNV-Eigentrasse, Fußgängerfurten, Radwege, Kfz.-Spur geplant?

Frage 34:

Wer war bei dem Ortstermin (Anfrage S18-24475) dabei und wer konkret hat diese Entscheidung genehmigt?

Antwort zu 31, 32 und 34:

Anlässlich eines verwaltungsinternen Ortstermins von Mitarbeitenden der zuständigkeitshalber betroffenen Fachbereiche der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Vorbereitung der Untersuchung wurde festgestellt, dass eine Machbarkeitsstudie für die Berliner Allee nicht mehr zielführend erscheint, da die vorhandene Bordführung aufgrund bestehender Zwangspunkte (z.B. vorhandene Baumpflanzungen) im Wesentlichen beibehalten werden soll. Daher wurde entschieden, dass im Rahmen der Vorplanung verkehrliche Untersuchungen erfolgen und die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße „im Bestand“ ohne wesentliche Änderung der Bordführung durchgeführt wird. Die Möglichkeiten zur Neuaufteilung des heutigen Fahrbahnbereiches werden im Rahmen der vorgenannten verkehrlichen Untersuchungen erörtert und abgestimmt.

Die Grundsätze der geltenden Richtlinien und Vorschriften, sowie die Grundsätze des Berliner Mobilitätsgesetzes kommen bei den Planungen zur grundhaften Erneuerung zur Anwendung. Die genannten Zielstellungen aus den BVV-Beschlüssen sind damit weitgehend abgedeckt.

Grundlegendes Ziel für die Neugestaltung des Straßenraumes ist, auf der Basis der vorgenannten Grundsätze, die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Umweltverbundes, angemessen zu berücksichtigen.

Frage 33:

Seit wann ist bekannt, dass die BVG in der Berliner Allee Gleise erneuern will?

Antwort zu 33:

Seit Juli 2019 ist bekannt, dass die BVG plant, die Gleisanlagen der Straßenbahn im Jahr 2021 in drei Abschnitten der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße zu erneuern.

Frage 35:

Ist der Beantwortung aller Fragen seitens der Senatsverwaltung noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 35:

Nein.

Berlin, den 27.10.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz