

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bettina Domer (SPD)**

vom 13. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. November 2020)

zum Thema:

Wann bekommt Spandau ein eigenständiges Straßenbahnnetz und einen eigenen Straßenbahnbetriebshof?

und **Antwort** vom 29. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina Domer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25545
vom 13. November 2020
über Wann bekommt Spandau ein eigenständiges Straßenbahnnetz und einen
eigenen Straßenbahnbetriebshof?

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) 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:

Wie ist der Stand der Planungen für die Einrichtung von Straßenbahnstrecken und Betriebshöfen für das geplante Straßenbahnnetz in Spandau? (Bitte einzelne Planungsphasen und bisherige Planungsschritte und Zwischenergebnisse im Zeitverlauf aufführen)

Frage 2:

Welche Straßenbahnstrecken sollen auf welchen konkreten Linien in Spandau vorbereitet werden? (Vorbehaltlich der ausstehenden Machbarkeitsstudie der Verlängerung der U7 vom Rathaus Spandau zur Heerstraße Nord und zur von SenUVK angekündigten Systementscheidung)

Antwort zu 1 und 2:

Die vorgesehenen Straßenbahnstrecken in Spandau einschließlich ihrer Priorisierung ergeben sich aus dem Bedarfsplan des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Bedarfsplan) als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023. Es ist vorgesehen, auf dem Gelände der UTR (Urban Tech Republic) einen Betriebshof zu errichten, der die Bedienung der vorgesehenen Strecken im Bezirk Spandau bedienen wird. Die Straßenbahnstrecke

Jungfernheide - Kurt-Schumacher-Platz als notwendige Verbindung dieses Betriebshofes zum weiteren Straßenbahnnetz befindet sich gerade in der Phase der Grundlagenuntersuchung. Ein Betriebshofstandort wird in der städtebaulichen Planung für das UTR-Gelände berücksichtigt. Entsprechend der Priorisierung, die sich aus dem ÖPNV-Bedarfsplan ergibt, wurden vertiefende Planungen für die vorgesehenen Strecken im Bereich Spandau noch nicht aufgenommen.

Frage 3:

Wann wird die im Nahverkehrsplan als vorrangig zu planende bezeichnete Straßenbahnstrecke von der Paulsternstraße über die Insel Gartenfeld über die Wasserstadtbrücke bis nach Hakenfelde und weiter zum Rathaus Spandau voraussichtlich in Betrieb gehen können? (Bitte den aktuellen Planungsstand und den weiteren Planungsablauf mit Projektschritten detailliert darlegen)

Antwort zu 3:

Der durch den Berliner Senat beschlossene Nahverkehrsplan 2019-2023 sieht eine Inbetriebnahme der genannten Strecke im Jahr 2029 vor. Der nächste Schritt ist die Aufnahme der Grundlagenuntersuchung mit den Arbeitsschritten Verkehrsmittelvergleich, Variantenuntersuchung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. In diesem Schritt wird der Nachweis der grundsätzlichen Eignung des Verkehrsmittels Straßenbahn für die Verbindung erbracht. Es wird eine planerisch zu bevorzugende Trassenvariante erarbeitet und für diese eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Methode der Standardisierten Bewertung erbracht. Anschließend wird im Senat über die Weiterführung der Planungen beraten. Bei positivem Beschluss folgen anschließend detailliertere Planungen. Diese bilden schließlich die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses kann mit der Realisierung begonnen werden.

Frage 4:

Trifft es zu, dass die Straßenbahn vom Rathaus Spandau ins Falkenhagener Feld erst in 2035 geplant ist? (Bitte den aktuellen Planungsstand und den weiteren Planungsablauf mit Projektschritten detailliert darlegen)

Antwort zu 4:

Gemäß des durch den Berliner Senat beschlossenen Nahverkehrsplans 2019-2023 ist für die genannte Strecke eine Inbetriebnahme im Jahr 2035 vorgesehen. Für den weiteren Planungsablauf wird sinngemäß auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Frage 5:

Wann sollen die Straßenbahnlinien laut aktuellen Nahverkehrsplan in Spandau jeweils eingerichtet werden und können diese Termine aufgrund den aktuellen Planungsständen bislang eingehalten werden?

Antwort zu 5:

Der durch den Berliner Senat beschlossene Nahverkehrsplan für 2019-2023 sieht folgende Straßenbahnstrecken und Inbetriebnahmetermine im Bezirk Spandau vor:

Strecke	Inbetriebnahmetermin laut NVP
Paulsternstraße - Rathaus Spandau	2029
Rathaus Spandau - Heerstraße Nord	2029, vorbehaltlich Systementscheid
Rathaus Spandau - Falkenhagener Feld	2035

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sieht diesen Zeitplan zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als gefährdet an.

Frage 6:

Wie hoch sind die Planungskosten zur Vorbereitung des Straßenbahnnetzes in Spandau bislang? (Bitte bisherige Kosten, insgesamt zur Verfügung stehende Mittel und aktuelle und bis zum Jahresende geplante Mittelabflüsse in Prozent der zur Verfügung stehenden Gesamtmittel für die Planungen und Vorbereitungen auch bei Dritten (BVG) hierfür beziffern)

Antwort zu 6:

Bislang sind keine Mittel spezifisch für Straßenbahnplanungen im Bezirk Spandau abgeflossen.

Frage 7:

Sind die Mittelabflüsse für die Planungen neuer Straßenbahnstrecken in Spandau in diesem Jahr durch die Auswirkungen der Coronapandemie beeinflusst worden? (Bitte konkrete Beispiele hierfür benennen)

Antwort zu 7:

Die Pandemie hatte keine Auswirkungen auf die Mittelabflüsse für Planungen zu Straßenbahnstrecken in Spandau.

Frage 8:

Wie viele Personalstellen sind mit den Straßenbahnplanungen in Spandau bei der SenUVK befasst und beurteilt die Senatsverwaltung die Situation der Personalausstattung als der Aufgabe angemessen und befriedigend? (Bitte VZE im Zeitverlauf von 2018 bis 2020 auflisten und darstellen wann welche Stellen besetzt, unbesetzt und ausgeschrieben waren)

Antwort zu 8:

Das Aufgabenfeld der entsprechenden Mitarbeitenden umfasst die Planung spurgeführter ÖPNV-Systeme insgesamt. Es gibt keine territoriale oder verkehrsmittelspezifische Zuordnung. Derzeit unbesetzte Stellen werden sukzessive ausgeschrieben oder befinden sich bereits in diesem Prozess. Die im Haushaltsplan angemeldeten Stellen sind notwendig, um die Projekte aus dem Nahverkehrsplan abzuwickeln.

Frage 9:

Wenn Personalfuktuation ursächlich für Planungsrückstände in diesem Bereich sind, welche Maßnahmen unternimmt der Senat um Mitarbeiter*innen zu halten und um dem Wissensverlust bei Personalfuktuation vorzubeugen? (Bitte Maßnahmen wie Arbeitszeitflexibilisierung, Wissensmanagement etc. auflisten)

Antwort zu 9:

Die Auswirkungen der personellen Veränderungen und temporärer Ausfälle (z.B. durch Elternzeiten oder krankheitsbedingte Ausfälle) im Zeitraum von 2018 bis 2020 konnten geringgehalten werden. Ein Wissenstransfer wurde stets realisiert, ein Wissensmanagement wird darüber hinaus durch ständige Dokumentation betrieben und nach vorgegebenen Regeln (z.B. GGO, aber auch selbst entwickelte Strukturen) umfassend umgesetzt, Die Umsetzung flexibler Arbeitszeitmodelle ist gelebte Praxis. Grundsätzlich macht sich bei der Besetzung von Stellen insbesondere im Bereich Planung und Ingenieurwesen auch in der Verwaltung die angespannte Lage auf dem Bewerbungsmarkt in Deutschland bemerkbar. Es gestaltet sich daher zunehmend schwierig, Stellen zügig mit qualifizierten Bewerberinnen oder Bewerbern zu besetzen.

Frage 10:

Bis zur Einrichtung der Spandauer Straßenbahnstrecken sollen laut Senat mehr BVG-Busse in Spandau eingesetzt werden. Bitte nennen Sie die laut Senat und BVG noch theoretisch und tatsächlich möglichen Takt- und Linienverdichtungen im Spandauer Busnetz. (Bitte einzelne Buslinien, Taktverdichtungen und Entlastungsmaßnahmen wie Busspuren aus Sicht der BVG nennen)

Antwort zu 10:

Auf den Hauptachsen vom/zum Spandauer Kernzentrum werden aktuell 10 bis 18 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit angeboten (ein Bus je 3 bis 6 Minuten). Bis zur Inbetriebnahme der Siemensbahn und der geplanten Straßenbahnstrecken im Bezirk Spandau wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz seitens der BVG ein neues Buskonzept zur Erschließung der Wasserstadt und der Insel Gartenfeld erarbeitet. Diese Planung sieht eine deutliche Ausdehnung der Fahrtenangebote bis Mitte der 2020er Jahre vor. Die ersten Maßnahmen dieses Konzepts sowie weitere Angebots-Maßnahmen im Spandauer Busnetz werden bereits zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 und im Jahr 2021 umgesetzt (siehe nachfolgende Stellungnahme der BVG).

Das Buskonzept der BVG sieht zur nachfragegerechten Anbindung der Neubaugebiete und Erhöhung der ÖPNV-Kapazität insbesondere Angebotsverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten vor:

- Erhöhung des Fahrtangebots mit einer zusätzlichen Linie zwischen Rathaus Spandau und Werderstr, die auf der Strecke die Linien M36 und 136 verstärkt.
- Achse Wasserstadt - Insel Gartenfeld - U-Bhf. Paulsternstraße: Verdichtung bzw. Kapazitätsausweitung der bestehenden Linie 139 in der Hauptverkehrszeit und Einführung einer neuen Expressbuslinie zwischen der Wasserstadt und der Ringbahn über Gartenfeld und U Paulsternstraße werden bei Umsetzung der geplanten Baugebungen vorgesehen. Die Gartenfelder Insel soll auch durch die Linie 133 angebunden werden.
- Linie M32: Die Linie dient als Pilotstrecke für die Implementierung von elektrischen Doppelgelenkbussen mit Streckenladung (sog. Hybrid-Obusse), die ggü. Gelenkbussen ca. 30 % mehr Fahrgäste aufnehmen können.

Die Umsetzung dieser kurz- bis mittelfristig notwendigen dichteren Fahrtangebote setzt infrastrukturelle Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur voraus und ist daher an zeitliche Vorläufe gebunden. Denn gerade in der Hauptverkehrszeit stößt der Busverkehr mit der bestehenden Infrastruktur auf den Hauptachsen an seine Grenzen.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:

„Der Planungshorizont in der Netzentwicklung des Omnibusverkehrs beträgt in der Regel maximal fünf Jahre. Daher kann nicht der gesamte Zeitraum bis zur Eröffnung der ersten Straßenbahnstrecken mit Maßnahmen hinterlegt werden. Derzeitig plant die BVG für den Bezirk Spandau folgende Taktverdichtungen und Angebotsverbesserungen:

Dezember 2020:

- Linie M36: Einführung einer neuen MetroBus-Linie im 5-Minuten-Takt zwischen Wilhelmstadt, Am Omnibushof und U Haselhorst via S+U Rathaus Spandau. Diese Linie ersetzt die heutigen Linien X36 und 236.
- Linie M37: Abendliche Taktverdichtung auf einen 7/13-Minuten-Takt, sodass zusammen mit der Linie 137 länger ein gemeinsamer 6/7/7-Minuten-Takt besteht.
- Linie 136: Betriebszeitenausweitung und Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen S+U Rathaus Spandau und Hakenfelde, Werderstraße.

2021:

- Linie M49: Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt zwischen Staaken, Reimerweg und Heerstr./Nennhauser Damm.
- Linie X37: Einführung einer neuen ExpressBus-Linie im 20-Minuten-Takt zwischen Falkensee, Bahnhof und U Ruhleben [über Falkenseer Chaussee und S+U Rathaus Spandau]. Die Linie ersetzt teilweise die Linie 337, welche eine neue Linienführung erhalten wird. Zusammen mit den Linien M37 und 137 kommt es zu einer Taktverdichtung in der Falkenseer Chaussee – Falkenseer Damm.
- Linie 123: Taktverdichtung zwischen Saatwinkler Damm/Mäckeritzwiesen und Charlottenburg-Nord, Goebelplatz.
- Linie 130: Taktverdichtung zwischen S+U Rathaus Spandau und S Stresow.

Weitere Planung bis zum Jahr 2024 sind insbesondere von den vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten abhängig und nur umsetzbar, wenn die Straßenraumaufteilung für den ÖPNV optimiert wird:

- Linien 136, 139: Taktverdichtungen bei entsprechender Nachfrage aufgrund des Neubaus in der Wasserstadt Spandau,
- Linie X34: Ausweitung der Betriebszeiten bei entsprechender Nachfrage,
- Anbindung der Insel Gartenfeld bei entsprechender Bebauung,
- Anbindung der Siemensstadt 2.0 bei entsprechender Bebauung.

Zur Steigerung der Attraktivität und Stabilität halten wir folgende Abschnitte für die Entlastung des Busverkehrs (bspw. Bussonderfahrstreifen) für sinnvoll: Heerstraße, Gatower Straße (aus Kladow), Wilhelmstraße (aus Potsdam), Gartenfelder Straße, Ruhlebener Straße, Schönwalder Straße, Falkenseer Chaussee, Falkenseer Damm.

Größte Herausforderung ist es, im Zuge der steigenden Fahrgastnachfrage und der damit notwendigen Angebotsdichte in der Neuendorfer Straße eine ÖPNV-freundliche Lösung für den Omnibusverkehr zu finden.“

Frage 11:

Wie ist der Stand der Planungen zum angedachten Straßenbahnbetriebshof auf dem ehemaligen Flughafen TXL/Urban Tech Republic? (Bitte Planungsschritte, voraussichtliche Planungsdauer und geschätzte Bauzeit nennen)

Frage 12:

Wie viele Straßenbahnen müssten für die bislang geplanten Spandauer Straßenbahnlinien nach derzeitigen Planungen voraussichtlich auf dem künftigen Betriebshof vorgehalten, gewartet und gereinigt werden?

Frage 13:

Die Heranführung von Straßenbahnen aus den Betriebshöfen aus dem Ostteil der Stadt nach Spandau wird als unwirtschaftlich und logistisch undurchführbar bewertet. Wie sehen die Planungen aus, um in Spandau einen eigenständigen Betriebshof, auch als Zwischenlösung, einzurichten?

Antwort zu 11 bis 13:

Derzeit wird im Bereich der sogenannten „Urban Tech Republic“ (UTR) ein Standort für einen Straßenbahnbetriebshof geplant. Als wichtiger infrastruktureller Baustein für die beabsichtigte Straßenbahnnetzerweiterung in die Nordwest-Bezirke und aus Gründen der verkehrlichen Daseinsvorsorge ist die Fläche für den Straßenbahnbetriebshof in den Bebauungsplan 12-51 als Planungsziel aufgenommen worden. Dieser Bebauungsplan befindet sich im Aufstellungsverfahren und wird im IV. Quartal 2020 die förmliche Behördenbeteiligung durchlaufen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird der Betriebshofstandort nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen. Aus heutiger Sicht kann der Betriebshofstandort UTR rechtzeitig zur Inbetriebnahme des Spandauer Straßenbahnnetzes Ende der 2020er Jahre realisiert werden, so dass keine Zwischenlösungen notwendig sind. Die Kapazität des geplanten Standortes liegt bei 90 bis 100 Fahrzeugen. Für die bislang im ÖPNV-Bedarfsplan ausgewiesenen Strecken, die bis 2035 realisiert werden sollen, beträgt der Fahrzeugbedarf nach derzeitigen Planungen ca. 30 bis 35 Straßenbahnen. Dies schließt notwendige Fahrzeugreserven ein. Somit reicht die Kapazität des Standortes für die in Spandau geplanten Straßenbahnstrecken aus.

Frage 14:

Gibt es Überlegungen mit der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE) in Spandau zu sprechen, um zu prüfen, ob auf einem Teilbereich des Geländes der Havelländischen Eisenbahn an der Schönwalder Allee ein vorübergehender Straßenbahnbetriebshof /Straßenbahndepot eingerichtet werden kann, um die Einrichtung eines Straßenbahnnetzes in Spandau unabhängig von der künftigen Errichtung eines Betriebshofes auf dem ehemaligen Flughafen Tegel zu beschleunigen?

Antwort zu 14:

Derartige Überlegungen bestehen gegenwärtig nicht.

Frage 15:

Wenn nicht, weshalb nicht?

Antwort zu 15:

Bei der Fläche der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE) an der Schönwalder Allee handelt es sich um eine gewidmete Bahnfläche, auf der durch die Eigentümerin regelmäßiger Eisenbahnbetrieb durchgeführt wird. Eine Nutzung der Anlage als Straßenbahn-Betriebshof wird daher nicht als tragfähige Lösung erachtet.

Frage 16:

Welche Straßenbahnvarianten sollen nach den aktuellen Planungen in Spandau eingesetzt werden? (Bitte Anzahl, Spezifikationen und avisierte Ausstattungen und Anforderungen benennen)

Antwort zu 16:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Für die Spandauer Straßenbahnlinien sind Fahrzeuge mit einer Beförderungskapazität für bis zu 240 Fahrgästen geplant. Dies entspräche in etwa den heutigen großen Flexity-Bahnen. Die Anforderungen und Ausstattungen werden eine Weiterentwicklung der bisherigen Fahrzeuggenerationen sein und berücksichtigen die im Nahverkehrsplan und im Verkehrsvertrag definierten Anforderungen an Straßenbahnfahrzeuge.“

Berlin, den 29.11.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz