

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP)

vom 10. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. November 2021)

zum Thema:

Führt die „Bald-Straße“ zum „Niemals-Platz“?

und **Antwort** vom 25. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Nov. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10081
vom 10.11.2021
über Führt die „Bald-Straße“ zum „Niemals-Platz“?

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

Frage 1:

In der roten Nummer 18/0434 H erklärte der Senat, dass für die TVO die formelle Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens „frühestens 2022 denkbar“ sei. Hält der Senat an dieser Prognose fest und wie setzt sich diese Prognose zusammen?

Antwort zu 1:

Auf der Grundlage des aktuellen Zeitplans ist die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens frühestens in 2022 denkbar.

Frage 2:

Stellt der Senat inzwischen sicher, dass trotz der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Maßnahmen ein kontinuierliches Arbeiten bei allen Planungsbeteiligten möglich ist und somit keine weiteren Corona-bedingten Verzögerungen mehr entstehen und wie beziffert der Senat die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie auf den zeitlichen Verlauf der Vorbereitungen und Planungen?

Antwort zu 2:

Durch die derzeitige Entwicklung der pandemischen Lage sind coronabedingte weitere Einschränkungen bei den Planungsbeteiligten zu erwarten. Die Auswirkungen sind nicht abschätzbar, auch wenn alle Beteiligten mit höchster Priorität im Projekt arbeiten.

Frage 3:

Ist die Fuß- und Radweganbindung ins Wohngebiet bereits abgestimmt, mit welchen Stellen erfolgte die Abstimmung und welche Erkenntnisse erfolgten daraus?

Antwort zu 3:

Die Fuß- und Radweegeanbindungen hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit den betroffenen Bezirksämtern und dem Planungsbeirat (Vertreter der Bürgerinitiativen, auch vor Ort) abgestimmt. Folgende Weegeanbindungen wurden in die Wohngebiete Biesdorf Süd und Lichtenberg abgestimmt:

- Geraldweg
- Balzer Weg
- Klara-Schabbel-Straße
- Pirolstraße
- Lauchhammerstraße
- Weg zwischen TVO (Tangentiale Verbindung Ost) (Nähe Lauchhammerstraße) und Rägelineer Straße entlang des Bahndammes
- Weg entlang der Westseite der TVO (Zugang über Fußgängerüberquerung TVO vor der Pirolstraße) neben der Unterführung mit Anbindung an den Biesdorfer Busch, an die Kleingartenanlage in Lichtenberg und zur Bushaltestelle im Bereich TVO/ U-Bahnhof Biesdorf Süd mit Anschluss an den Fuß- und Radweg zur Treskowallee
- Weg zwischen B1/B5 und TVO
- Weg zwischen TVO Bushaltestelle und Schlochauer Straße
- Weg zwischen TVO und Weißenhöher Straße

Frage 4:

Liegt bereits eine Entscheidung vor über eine mögliche Anbindung des Radschnellweges entlang der TVO an die Radschnellverbindung Nr. 9? Wie ist dabei der aktuelle Stand?

Antwort zu 4:

Die Radschnellverbindung (RSV) Nr. 9 liegt deutlich außerhalb des Planungsbereichs der TVO, so dass im Rahmen der TVO-Planung keine Anbindung an die RSV 9 vorgesehen werden kann. Unabhängig davon werden die Radschnellverbindungen in das Berliner Radverkehrsnetz eingebunden und damit auch verbunden werden.

Frage 5:

Wie ist der aktuelle Planungsstand der 3. Teil-Vorplanungsunterlage (Teil-VPU) der TVO? Wer wurde nach dem Wegfall der Planungskapazitäten der DB Netz AG mit der Planung beauftragt?

Antwort zu 5:

Die Planung wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veranlasst, sodass die 3. Teil-Vorplanungsunterlage (VPU) für die Eisenbahnüberführungsbauwerke sowie die Bahngewerke am 23.11.2021 zur Prüfung eingereicht werden konnte.

Frage 6:

Was ist der Stand der Entwurfsplanung der Verkehrsanlage für die 4. Teil-VPU und was beinhaltet diese Planung?

Antwort zu 6:

Die 4. Teil-VPU beinhaltet das Baukonzept mit allen Bauprovisorien, Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenzufahrten sowie ein Grobkonzept des möglichen Bauablaufes. Nach Fertigstellung aller Fachplanungen wird diese erstellt, voraussichtlich Ende I. Quartal 2022.

Frage 7:

Welchen Stand hat die Erstellung der Grunderwerbsverzeichnisse und -pläne? Wie viele Grundstücke sind betroffen?

Antwort zu 7:

Die Erstellung der Grunderwerbsverzeichnisse erfolgt in der Leistungsphase 4, die noch nicht begonnen wurde.

Frage 8:

Welche zehn Ingenieursbauwerke werden konkret geplant und was ist deren Planungsstand? Wurden bereits weitere Grundsatzentscheidungen, wie beim Knotenpunkt B 1/B 5, getroffen?

Antwort zu 8:

Es werden folgende Straßen- und Eisenbahnüberführungsbauwerke geplant:

- Bauwerk 1 (BW 1) Brücke als Verbundfertigteilhalbrahmen von der Spindlersfelder Straße über die Straße An der Wuhlheide mit Rampenbrücken
- Eisenbahnüberführung als Fachwerkträger (EÜ 1) TVO unter Eisenbahnstrecke 6149
- TVO Straßenüberführung als Stahlbetonhalbrahmen (SÜ 1) über Bahntrasse 6148
- Straßenüberführung Verbundfertigteilträger (SÜ 2) über Fernbahnstrecke 6153 (FFO) und S-Bahn mit Anschlüssen an den S-Bahnhof Wuhlheide sowie Parkeisenbahn/FEZ
- Eisenbahnüberführung als Fachwerkträger (EÜ 2) inklusive Trogbauwerk - TVO Führung im Trog unter der Eisenbahnstrecke 6080
- Straßenüberführung zweifeldriger Stahlbetonhalbrahmen (SÜ 3) über die U-Bahnlinie 5
- Straßenüberführung Stahlbetonhalbrahmen (SÜ 4) über die Eisenbahnstrecke 6070
- Eisenbahnüberführung als Fachwerkträger (EÜ 3) – TVO unter der Eisenbahnstrecke 6070
- Eisenbahnüberführung als Verbundfertigteilträger (EÜ 4) – TVO unter der Eisenbahnstrecke 6080
- Bauwerk 2 am Knotenpunkt B1 in 3 Ebenen (Ebene -1 -Trogbauwerk als gedeckelter Vollrahmen; Ebene +1 Fachwerkträger)

Die 2. Teil-VPU (Straßenüberführungsbauwerke + Stützbauwerke) wurde am 22.03.2021 geprüft. Die 3. Teil-VPU (Eisenbahnüberführungsbauwerke mit Bahngewerken + Bahngewerke der Straßenüberführungsbauwerke) wurde am 23.11.2021 zur Prüfung eingereicht.

Der Knotenpunkt An der Wuhlheide/Spindlersfelder Straße/TVO wird derzeit durch eine "Ampel-Simulation" überprüft mit dem Ziel des Entfalls der Rampenbrücken.

Frage 9:

Welche Auswirkungen haben die Planungen der Nahverkehrstangente („Schienen-TVO“) auf die Planungen und den Bau der TVO?

Antwort zu 9:

Die Überlegungen zur Nahverkehrstangente wurden bzw. werden im Planungsverlauf der TVO, entsprechend dem vorliegenden Planungsstand und soweit möglich, berücksichtigt.

Frage 10:

Hat der Senat bereits den Systementscheid zwischen S-Bahn und Regionalverkehr zur Ausgestaltung der Nahverkehrstangente getroffen?

- a. Wie begründet der Senat seine Entscheidung und was ist dem Entscheidungsprozess vorausgegangen?
- b. Sollte der Senat noch keine Entscheidung diesbezüglich getroffen haben, wie sieht der Stand der Entscheidungsfindung aus und welcher Prozess ist die Grundlage für diese?

Antwort zu 10:

Der Systementscheid ist noch nicht abgeschlossen. Er ist abhängig von den Ergebnissen vorlaufender Untersuchungen wie die technische Machbarkeit der Trassenausführung als S-Bahn oder Regionalverkehrsstrecke sowie darauffolgenden fahrplantechnologischen und eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen. Für den nördlichen Abschnitt (S-Bahn-Lückenschluss zwischen Wartenberg und dem Karower Kreuz) finden aktuell im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 im Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ diese Grundlagenarbeiten (Projektdefinition, Fahrplantechnische, Prüfung der Betriebsstabilität, Grobtrassierung) statt.

Für den südlichen Abschnitt (Springpfuhl - Grünauer Kreuz) wird derzeit eine Trassierungsstudie erstellt, um die Grundlage für weitere Untersuchungen zu schaffen, wie sie im nördlichen Bereich bereits durchgeführt werden.

Frage 11:

Wann ist nach aktuellem Stand die Inbetriebnahme der TVO sowie der Nahverkehrstangente vorgesehen?

Antwort zu 11:

Der Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für die TVO und möglicherweise anschließender Klageverfahren birgt viele Unwägbarkeiten und Risiken, sodass weder ein Baubeginn- noch ein Fertigstellungstermin derzeit belastbar genannt werden kann.

Die Realisierung der Verlängerung der S75 von Wartenberg bis zum Karower Kreuz im Rahmen von i2030 war zeitlich bisher nach 2035 geplant, aktuell wird allerdings geprüft, ob die Maßnahme vorgezogen werden kann; eine Inbetriebnahme des südlichen Abschnitts der Nahverkehrstangente würde gemäß ÖPNV-Bedarfsplan ab 2031 (Regionalverkehr) bzw. nach 2035 (S-Bahn) erfolgen.

Frage 12:

Hält der Senat an dem Ziel fest, die TVO und die Nahverkehrstangente gemeinsam in Betrieb zu nehmen und wie steht der Senat zu einer losgelösten vorherigen Eröffnung der TVO ohne fertige Nahverkehrstangente?

Antwort zu 12:

Die TVO wird voraussichtlich vor Fertigstellung der Nahverkehrstangente in Betrieb genommen.

Berlin, den 25.11.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz