

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Katalin Gennburg und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 16. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Februar 2022)

zum Thema:

**Keine Straßenbahn auf der Marggraffbrücke?**

und **Antwort** vom 03. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Mrz. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Die Linke) und  
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11007**  
**vom 16.02.2022**  
**über Keine Straßenbahn auf der Marggraffbrücke?**

---

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

Frage 1:

Welche planerischen, technischen und verkehrsorganisatorischen Veränderungen hat die presseöffentliche Verlautbarung, die Marggraffbrücke könne nun doch eine Tragfähigkeit für die Tramstrecke erhalten, zum Inhalt? Welche zeitlichen und finanziellen Auswirkungen sind dadurch zu verzeichnen?

Antwort zu 1:

Die Marggraffbrücke wird nach den aktuellen Regeln der Technik bemessen und errichtet werden. Hierfür sind die statischen Berechnungen mit den hohen Verkehrsanforderungen an eine Bundesstraße nach Lastmodell 1 für Kraftfahrzeuge zugrunde zu legen.

Ein überschläglicher statischer Vergleich zeigt, dass die heute anzunehmenden Lasten aus dem Kraftfahrzeugverkehr die Lasten aus einem Straßenbahnbetrieb bei Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung mit abdecken würden. Die besonderen Anforderungen aus dynamischen Lasten zur Ermittlung der Ermüdungsfestigkeit erfordern noch eine genauere Betrachtung und werden als technisch umsetzbar eingeschätzt.

Im zeitlicher und finanzieller Hinsicht hat es zunächst für den Brückenneubau keine Auswirkungen und kann erst mit der endgültigen Festlegung der Straßenbahntrassenführung bewertet werden.

Frage 2:

Wie wurde die Bestellung einer zweiten Linksabbiegerspur zur Minna-Todenhagen-Brücke begründet und welche Daten tragen diese Bestellung und die Mitteilung über die mögliche Notwendigkeit der Einplanung einer Straßenbahnlinie an das Wasserstraßen-Neubauamt?

Antwort zu 2:

Die Minna Todenhagen Straße ist Teil einer übergeordneten Straßenverbindung und schafft durch die neue Spreequerung eine Verbindung zwischen der B 96 a (Köpenicker Landstraße) und der Rummelsburger Straße mit dem Ziel der Entlastung der parallelen Straßenzüge in Ober- und Niederschöneweide. Diese Straßenverbindung soll als Verkehrslösung (VL) Baumschulenweg (mit Entlastung der Baumschulenstraße) und VL Späthsfelde (als Erschließung für ein neues Entwicklungsgebiet und Entlastung der Späthstraße) mittel- bis langfristig eine Anbindung an die A 113, AS Späthstraße erhalten.

Solange nur der erste Abschnitt dieser Straßenverbindung in Form eines dreiarmigen Knotenpunktes angebunden ist, gibt es in dieser Relation großen Versatzverkehr und somit große Abbiegeströme. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und der damit erfolgten Verkehrsprognosen wurde die Notwendigkeit von zwei Abbiegestreifen durch verkehrliche Untersuchungen nachgewiesen und gefordert. Im Zusammenhang mit dem nunmehr auch schon über fast 10-Jahre laufenden Vorbereitungen für den Ersatzneubau der Marggraffbrücke wurde diese Spuraufteilung in der neuen Knotenpunktzufahrt im Rahmen der LSA (Lichtsignalanlagen-)Planung zu Grunde gelegt. Die Minna-Todenhagen-Straße wurde im Dezember 2019 in Betrieb genommen. Aktuelle Entwicklungen im Bereich der langjährigen Baumaßnahmen des Ersatzneubaus der Eisenbrücke untermauern die Notwendigkeit dieser zwei Linksabbiegespuren. Langfristig, wenn die VL Baumschulenweg und Späthsfelde umgesetzt und als 4-armiger Knotenpunkt an der B 96 a angebunden ist, wird sich eine neue Verkehrsverteilung ergeben, der Versatzverkehr wird deutlich abnehmen, so dass zu dem Zeitpunkt eine neue Spuraufteilung auch im Knotenpunktarm der Marggraffbrücke im Rahmen einer neuen LSA-Planung erfolgen kann.

Frage 3:

Im Hinblick darauf, dass sich der Senat und das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) verständigen konnten und eine Führung der Straßenbahn nun doch über die Marggraffbrücke als möglich gilt: Sieht es der Senat nicht als sinnvoll an, den Bau der Straßenbahnlinie von Schöneweide zum Potsdamer Platz in seiner Priorität vorzuziehen?

Antwort zu 3:

Nein. Die Reihung der Straßenbahnvorhaben basiert auf langfristigen, strategischen Planwerken, die eine gesamtstädtische Betrachtung zugrunde legen. Im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans 2019-2023 ist die Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz – Schöneweide als vordringlicher Bedarf mit Realisierungshorizont 2035 vorgesehen. Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe) bestätigt diesen Realisierungshorizont. Auch ein

Vorziehen ließe keine Synchronisierung mit den anstehenden Bauarbeiten des WNA zu.

Frage 4:

Wann könnte der Senat mit den Leistungsphasen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beginnen, um rechtzeitig den Neubau der Marggraffbrücke durch das WNA mit dem Bau eines ersten Teilstücks der Straßenbahn bis zur Sonnenallee/Baumschulenstraße zu verknüpfen?

Antwort zu 4:

Entfällt.

Frage 5:

Welche alternativen Streckenkorridore könnte es abseits der Marggraffbrücke für die Straßenbahn überhaupt geben?

Frage 7:

Ist es aus Sicht des Senats wichtig, jetzt mit der Planung der Straßenbahn von Schöneweide über die Baumschulenstraße bis zum Hermannplatz (Potsdamer Platz) zu beginnen, um eine für eine Straßenbahntauglichkeit etwaig notwendige Ertüchtigung der Hatun-Sürücü-Brücke vor Fertigstellung der A 100 anzustoßen?

Antwort zu 5 und 7:

Teil der Grundlagenermittlung jeder Straßenbahnmaßnahme ist ein Trassenvergleich, in dem jede sich aufdrängende Trassenvariante untersucht und bewertet wird. Hier sind auch denkbare Zielkonflikte, bspw. zwischen einer kürzeren Fahrtzeit auf direkter Strecke und einem daraus resultierenden niedrigeren Erschließungspotenzial angemessen zu würdigen. Die Trassenfindung für die Straßenbahn wurde noch nicht begonnen, damit sind keine abschließenden Aussagen möglich. In jedem Fall wird die Querung des Britzer Verbindungskanals ein Zwangspunkt bei der Trassenfindung sein. Neben der Strecke mit der Marggraffbrücke werden hierfür auch Strecken mit der Kieffholzbrücke und der Südostalleebrücke in die Betrachtung aufzunehmen sein. Aufgabe des Trassenvergleichs ist es die planerisch zu bevorzugende Variante nach den vorgegebenen Kriterien zu ermitteln, um für das Planfeststellungsverfahren eine hinreichende Unterlage vorliegen zu haben. Erst nach sorgsamer Abwägung kann eine Vorzugstrasse identifiziert werden, deren Wirtschaftlichkeit anschließend nachzuweisen ist.

Frage 6:

Würde sich aus Sicht des Senats eine Verknüpfung der M10 zum Hermannplatz und einer Straßenbahn im ersten Schritt von Schöneweide bis zum Hermannplatz nicht auch positiv auf die Netzwerke mit Blick auf den jüngsten Neubauabschnitt namens Adlershof II auswirken und schon

deswegen sinnvoll sein, weil die Strecke über die Sonnenallee damit Anschluss an den neuen Betriebshof in Adlershof erhielte?

Antwort zu 6:

Der ÖPNV-Bedarfsplan sieht eine Realisierung der Neubaustrecke M41 Schöneweide – Potsdamer Platz als ein Gesamtprojekt bis 2035 vor. Eine Unterteilung in Bauabschnitte ist hierbei nicht geplant und ist aus Sicht des Senats nicht sinnvoll.

Ein Vorziehen des Abschnitts Schöneweide – Hermannplatz würde zwar aus betrieblicher Sicht eine vorteilhafte zusätzliche Verbindung zwischen dem Köpenicker Teilnetz der Straßenbahn und dem restlichen Netz schaffen, die flexible Ein- und Ausrückmöglichkeiten bspw. bei Störungen ermöglicht. Durch die dann nötige Unterbrechung der durchgehenden Fahrtbeziehungen zwischen Sonnenallee und den Abschnitten der heutigen Linie M41 nordwestlich des Hermannplatzes wäre dies jedoch mit erheblichen Nachteilen für viele Fahrgäste verbunden. Die betrieblichen Vorteile wiegen diese nicht auf.

Frage 8:

In welchem baulichen Zustand befindet sich die Marggraffbrücke?

Antwort zu 8:

Nach Auskunft des Wasserstraßenneubauamtes (WNA) ist der bauliche Zustand der Brücke durch die festgestellte Alkali-Kiesel-Säure-Belastung des Betons und dem verbauten spannungskorrosionsrissgefährdeten Spannstahl geprägt. Derzeit wird davon ausgegangen, dass eine Brückenhälfte während des abschnittsweisen Ersatzneubaus zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung genutzt werden kann. Aufgrund des Ankündungsverhaltens eines Versagens werden ggf. erforderliche zusätzliche Einschränkungen rechtzeitig umgesetzt.

Frage 9:

Rechnet der Senat mit einer baldigen Sperrung der Brücke, sollten Abriss und Neubau nicht ab Herbst 2022 erfolgen?

Antwort zu 9:

Der Senat folgt den Ausführungen des WNA und hält einen kurzfristigen Baubeginn für geboten.

Frage 10:

Gibt es in Berlin weitere Brücken, Straßen, Tunnel, die nicht in der Baulast oder Planungshoheit des Landes liegen, bei denen mögliche Konflikte mit den Planwerken Berlins, insbesondere dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, dem Nahverkehrsplan, dem ÖPNV-Bedarfsplan, dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz existieren? Wenn ja, um welche Bauwerke und Planungen handelt es sich und wie wird sichergestellt, dass sich ein „Fall Marggraffbrücke“ nicht wiederholt?

Frage 11:

Bei welchen dieser Brücken sind ein Neubau oder eine Sanierung geplant bzw. aufgrund der Zustandsbewertungen absehbar?

Antwort zu 10 und 11:

Dies ist nicht auszuschließen und mit der teilweise langen Dauer zwischen Anfrage der Vorhabenträger und tatsächlicher Realisierung begründet. Die Anzahl kann kurzfristig nicht ermittelt werden. Der Senat prüft Änderungen der bestehenden Prozesse, um hier künftig in Verfahren die Belange der Straßenbahn stärker einzubringen, auch wenn noch keine verfestigte Planung vorliegt.

Berlin, den 03.03.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz