

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Maik Penn (CDU)**

vom 05. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. April 2022)

zum Thema:

**Straßenbahnvorhaben Haltestelle S-Bahnhof Friedrichshagen**

und **Antwort** vom 20. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. April 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11476  
vom 05.04.2022  
über Straßenbahnvorhaben Haltestelle S-Bahnhof Friedrichshagen

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Inwieweit gab es bis zum jetzigen Entwicklungsstand eine öffentliche Beteiligung? Wie ist der bisherige Einbindungsprozess in Relation zu den Leitlinien der Bürgerbeteiligung des Landes Berlin und Bezirks Treptow-Köpenick einzuordnen?

Antwort zu 1:

Für nach einem Fachplanungsgesetz zu genehmigende Vorhaben richtet sich die Beteiligung nicht nach den Leitlinien der Bürgerbeteiligung des Landes Berlin, sondern nach dem dafür einschlägigen Verwaltungsverfahrensgesetz ab §§ 72 ff. Die Planfeststellungsunterlagen liegen seit dem 14.03. bis 13.04.2022 aus, daran schließt sich eine 14tägige Einwendungsfrist an, d.h. bis 27.04.2022. Anschließend werden die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendung der zuständigen Vorhabenträgerin Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) übergeben. Weitere Angaben zum Zeitbedarf sind nicht möglich.

Frage 2:

Wann, unter wessen Beteiligung und mit welchen Ergebnissen wurden die Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Verkehrsträger grundsätzlich betrachtet?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Die SRS arbeitet seit 10 Jahren intensiv an den entsprechenden Planungen. Dieser lange Zeitraum war notwendig, damit die Planungen unter anderem dem Bauamt des Bezirkes Treptow-Köpenick mit seinen untergeordneten Abteilungen, als auch den Berliner Verkehrsbetrieben sowie dem Land Berlin als Straßenbaulastträger der überörtlichen Straße, zur Vorabstimmung zur Verfügung gestellt werden konnte. Eine Vielzahl gewünschter Anpassungen, wie die Anordnung von Ersatzparkplätzen oder die Erweiterung des jetzigen Gehweges auf der westlichen Straßenseite zur Nutzung als gemeinsamen Geh- und Radweg wurden im Ergebnis in die Planungen aufgenommen.“

Frage 3:

Welche alternativen Wegführungen sind geprüft worden; welche Vor- und Nachteile haben diese Prüfungen jeweils ergeben?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Es wurden sowohl ein Stichgleis als auch eine Variante mit nur einer Fußgänger Lichtsignalanlage (LSA) geprüft. Bei ersterer Variante wäre eine Umstellung des teilweisen bereits erneuerten Fahrzeugparkes der SRS erforderlich und daher nicht wirtschaftlich vertretbar. Bei der zweiten Variante (Im Verkehrsgutachten der aktuellen Planfeststellung als Variante 1 dargestellt) besteht die Gefahr, dass es aufgrund der langen Umlauf- bzw. Wartezeiten der Fußgänger-LSA infolge der notwendigen Verknüpfung mit dem südlich des Bahndamms gelegenen Knotenpunktes zu vermehrten Rotlichtverstößen der Fußgänger (Fahrgäste) kommen würde, bedingt durch die Befürchtung, den Anschluss an die nächste Straßenbahn oder S-Bahn zu verpassen. Ebenfalls wäre keine Umsetzung als Anforderungsampel aufgrund der hohen Nutzerzahlen möglich und die Beeinflussung für den angrenzenden Knotenpunkt an der Bölschestraße und Fürstenwalder Damm mit entsprechenden Rückstauwirkungen wäre größer.“

Frage 4:

Wie gestaltet sich der bisherige und weitere Zeitplan dieses Straßenbahnvorhabens?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Im Ergebnis eines – wie bereits vorstehend skizziert – langen Planungs- und Abstimmungsprozesses wurde eine aktuelle Variante zur Planfeststellung eingereicht. [...]

Aktuell gehen wir hier bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Wendeschleife von ca. 2 Jahren aus.“

Frage 5:

In welcher Höhe entstehen wem welche Kosten für dieses Straßenbahnvorhaben?

Antwort zu 5:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Aufgrund der derzeit nicht genau abschätzbaren Kostenentwicklungen gehen wir für die Gesamtmaßnahme von einem Kostenvolumen von ca. 1 Mio. € aus.“

Frage 6:

Wie wird der Ansatz einer barrierefreien Ausstiegsmöglichkeit auf der östlichen Seite der Dahlwitzer Landstraße inklusive Lichtsignalanlage zur Querung S-Bahn bewertet? Wurde dies bisher geprüft und ggf. mit welcher Begründung nicht in Erwägung gezogen?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Diese wurde geprüft, siehe Punkt 3.“

Frage 7:

Wie häufig, zu welchen Tageszeiten und jeweils für welche Dauer soll die Straßenbahn künftig die Dahlwitzer Landstraße überqueren und damit durch entsprechende Ampelschaltungen den sonstigen Straßenverkehr beeinträchtigen?

Antwort zu 7:

Gemäß dem vorliegenden Bericht von 02/2022 soll das bestehende Betriebsprogramm aufrechterhalten werden. Die Züge der SRS Linie 88 verkehren dabei:

täglich: von 04:00 Uhr bis 16:00 Uhr	20-Min.-Takt
täglich: von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr	20-Min.-Takt
Mo-Fr: von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr	10-Min.-Takt
Samstags: von 17:00 Uhr bis 01:00 Uhr	30-Min.-Takt

Frage 8:

Aktuell gibt es zu verschiedenen Tageszeiten bereits eine Stausituation – mit welchen konkreten Maßnahmen soll hier Abhilfe geschaffen und eine Verstärkung dieser Problematik (siehe 7.) abgewendet werden?

Antwort zu 8:

Abgesehen von Baustellen- und Umleitungssituationen sind derzeit hauptsächlich dann Störungen im Verkehrsablauf zu verzeichnen, wenn technische Fehlfunktionen an Erfassungseinrichtungen der Lichtsignalanlage (LSA) Fürstenwalder Damm / Bölschestraße – Dahlwitzer Landstraße oder der Weichensteuerung auftreten. LSA-seitig wurden aus diesem Grund bereits einige Komponenten des LSA-Steuergerätes und der Erfassungs-Detektoren ausgetauscht. Eine Modernisierung der kompletten hardwareseitigen Ausstattung ist bereits geplant. Die Qualität des Verkehrsablaufs und die Koordinierung neuer Signalquerschnitte mit der bestehenden LSA müssen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens betrachtet werden. Im Zuge einer anschließenden Projektierung der Steuerung könnten ggf. notwendig erscheinende Maßnahmen wie beispielsweise Stauüberwachungen berücksichtigt werden.

Hierzu teilt die SRS mit:

„Jede Erhöhung der Verkehrssicherheit hat Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes (Fußgänger-LSA oder kombinierte LSA). Bezogen auf die gesamte Stadt stellt nur eine Änderung des Model-Split (auch durch verbesserte Umsteigebeziehungen beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)) einen Weg zur Stauvermeidung und damit zur Verbesserung der Lebensverhältnisse dar.“

Frage 9:

Wann und mit welchen Ergebnissen wurden zuletzt Verkehrszählungen durchgeführt? Welche Schlussfolgerungen sind daraus zu ziehen?

Antwort zu 9:

Die Verkehrsprognose im betreffenden Bereich wurde seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz geprüft und im Verkehrsmodell 2030 mit Infrastrukturmaßnahmen des Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025 berücksichtigt. Es zeigte sich, dass die Verkehrsprognose keine nennenswerten Verkehrszuwächse aus der gesamtstädtischen Entwicklung beinhaltet. Der maßgebende Betrachtungsfall ergibt sich daher aus den Bestandsdaten. Auf folgende Verkehrserhebungen wurde verwiesen: Dahlwitzer Landstr. – Bölschestr. / Schöneicher Str. (Friedrichshagen, 12587), Zählung am 03.07.2018, Di  
Fürstenwalder Damm / Bölschestr. (Friedrichshagen, 12587), Zählung am 24.10.2019, Do

Frage 10:

Ist das Vorhaben gemäß jetziger Vorlage mit Blick auf die Vorgaben des Berliner Radverkehrsplans – insbesondere einer regelhaften Breite der Radverkehrswege bei Einrichtungsverkehr von 2,3 Meter und mindestens 2 Meter – genehmigungsfähig? Welche alternativen Planungen kommen hier in Betracht?

Antwort zu 10:

Bei der Dahlewitzer Landstraße handelt es sich um eine Straße des übergeordneten Straßennetzes von Berlin, die zugleich Bestandteil des Ergänzungsnetzes Radverkehr ist. An solchen Straßen sind entsprechende Radverkehrsanlagen mit dem Regelmaß 2,30 m und dem Mindestmaß 2,00 m vorzusehen. In beengten Haltestellenbereichen kann die Radverkehrsanlage im Bereich der Haltestelle auf eine Breite von 1,30 m reduziert werden. Innerhalb der vorliegenden Planung sind die Radverkehrsanlagen nur im nicht ausreichendem Maße berücksichtigt worden und stimmen nicht mit den gesetzten Standards aus dem Radverkehrsplan überein. Es ist zu prüfen, inwiefern hier besondere Umstände vorliegen, sodass dieser Abschnitt von den gesetzten Standards abweichen darf. Laut Radverkehrsplan sind Abweichungen auf max. 15 % der Strecke des Radnetzes zulässig.

Insbesondere im Bereich nördlich der Tramhaltestelle Dahlewitzer Landstraße ist zu prüfen inwiefern das Schrägparken zu Lasten einer ausreichend breiten Radinfrastruktur erhalten bleiben kann.

Frage 11:

Wird davon ausgegangen, dass die Radverkehrswege als Zweirichtungsverkehre ohne Benutzungspflicht eingerichtet werden? Kann damit die Vorgabe von 2,5 bis 3 Meter Mindestbreite bei Zweirichtungsverkehr gemäß Radverkehrsplan eingehalten werden?

Antwort zu 11:

Es wird nicht davon ausgegangen, dass in diesem Bereich der Radverkehr als Zweirichtungsverkehr geführt wird.

Frage 12:

Welche Abstimmungsprozesse für den aktuell vorliegenden Planungsentwurf gibt es zwischen dem Vorhabenträger und den zuständigen Berliner Stellen, wie wird insbesondere sichergestellt, dass es kein Stückwerk gibt, sondern der gesamte Verkehrsbereich um den S-Bahnhof Friedrichshagen für alle Verkehrsteilnehmer zusammen gedacht, geplant und entsprechend realisiert wird?

Antwort zu 12:

Der Vorhabenträger ist im Rahmen des förmlichen Verfahrens verpflichtet, alle in ihren Rechten und Zuständigkeiten Betroffene in den Planungsprozess einzubeziehen und gemeinsam eine rechtlich und planerisch einwandfreie Verkehrslösung zu finden. Eine entsprechende Prüfung und Abwägung der einzelnen Belange erfolgt bei der Fertigung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben.

Frage 13:

Wie soll das Abbiegen des aus nördlicher Richtung aus der Dahlewitzer Landstraße kommende Radverkehrsweg in die Schöneicher Straße realisiert und unterstützt werden? Der Radverkehrsweg wird ja bereits davor auf die allgemeine Fahrbahn geführt.

Antwort zu 13:

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist für den Radverkehr keine gesonderte Führung für das Linksabbiegen vorgesehen. Der Radverkehr muss sich im Mischverkehr entsprechend links einordnen. Es ist zu prüfen, inwiefern der linksabbiegende Radverkehr in die LSA am Knotenpunkt Dahlewitzer Landstraße/Schöneicher Straße noch integriert werden kann. Ein signalisiertes indirektes Linksabbiegen wäre hier aus Radverkehrssicht wünschenswert. Grundsätzlich sind die der Senatsverwaltung vorliegenden Entwurfspläne noch nicht final abgestimmt. Die Berücksichtigung einer Querungsstelle für den Radverkehr über die Dahlewitzer Landstraße wurde angeregt. Unter anderem sind die Breiten der Verkehrsflächen, die Schleppkurven und die Sichtbeziehungen noch zu klären.

Frage 14:

Wie viele Bäume sollen gefällt werden, in welchem Alter und Zustand befinden sich diese und wie ist das mit dem Gartendenkmal Kurpark Friedrichshagen vereinbar?

Antwort zu 14:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Keiner der im Zusammenhang mit dem Umbau der Gleisschleife zu fällenden Bäume steht im Kurpark Friedrichshagen. Es geht hierbei um acht Bäume östlich der Dahlwitzer Landstraße auf dem Tauschgrundstück der Berliner Forsten sowie um drei Straßenbäume der Dahlwitzer Landstraße, welche in der gleichen Straße an anderer Stelle ersetzt werden. Die genauen Daten über Art, Zustand und Alter der Bäume können der Anlage 8 des Planfeststellungsverfahrens entnommen werden.“

Frage 15:

Wie soll der Anschluss zu anderen Wegführungen erfolgen, also die Übergänge in die Bahnunterführung (südlich und nördlich der Bahntrasse) sowie zu vorhandenen Geh- und Radverkehrswegen gestaltet werden?

Antwort zu 15:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Der Zwangspunkt zur Wegeführung ist die Eisenbahnunterführung, hier wurden die vorhandenen Anlagen aufgegriffen und in die Planung einbezogen.“

Frage 16:

In welchem Umfang stehen aktuell Abstellflächen für Autos, Motorräder und Fahrräder im unmittelbaren Bahnhofsumfeld zur Verfügung und welche Kapazitäten soll es nach Realisierung des Straßenbahnvorhabens geben?

Antwort zu 16:

Hierzu teilt die SRS mit:

„Im Rahmen der Planung werden keine Stellplätze für Motorräder oder Fahrräder reduziert oder verändert. Für die Errichtung einer flächennahen Entwässerung über belebte Bodenzonen ist die Errichtung von Sickermulden erforderlich, wodurch 63 Pkw Stellplätze verdrängt werden. Durch eine Verringerung des anschließenden Straßenquerschnittes der Dahlwitzer Landstraße auf das Sollmaß und der Umwidmung der dortigen Längsparkplätzen zu Schrägparkplätzen ist eine Kompensation mit 49 Stellplätzen bei gleichzeitiger erheblicher Flächenentsiegelung möglich. Auch hierzu gab es entsprechende Variantenuntersuchungen und Abstimmungen mit dem bezirklichen Bauamt.“



Frage 17:

Inwiefern wurden die im Ergänzungsnetz des Radverkehrsplanes Berlin vorgesehenen Routen zwischen den S-Bahnhöfen Friedrichshagen und Köpenick nördlich der Bahntrasse entlang Straße am Kurpark sowie parallel zum Bahndamm in die Planungen einbezogen?

Antwort zu 17:

Die beiden genannten Streckenabschnitte liegen außerhalb des Planungsraums und wurden nicht weiter innerhalb der Planung berücksichtigt.

Berlin, den 20.04.2022

In Vertretung

Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz