

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 04. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. April 2022)

zum Thema:

Tramlinien durch schmale Straßen – hier: Sonntagstraße

und **Antwort** vom 26. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11502
vom 4. April 2022
über Tramlinien durch schmale Straßen – hier: Sonntagstraße

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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann begannen die Planungen für eine Tramverbindung von der Holteistraße über den Bahnhof Ostkreuz zur Marktstraße?

- a. Von wann stammt die jüngste Fahrgastprognose für die Strecke?
- b. Mit wie vielen Fahrten durch die Sonntagstraße wird werktags gerechnet?
- c. Ist eine Aktualisierung der Zahlen aus a. und b. geplant und wenn ja, wann jeweils?
- d. Wie viele Anlieger sind nach dem jüngsten Schallschutzgutachten betroffen?

Antwort zu 1:

2002 erfolgte in Zusammenhang mit Überlegungen zum Rückbau eines Teilabschnitts der Straßenbahn in der Boxhagener Straße die erste Untersuchung für diese Straßenbahn-Neubaustrecke. Basierend auf einem Prüfauftrag im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgten in den Jahren 2012-2013 eine Neubewertung der ursprünglichen Überlegungen. Hierbei wurde der genannte Streckenverlauf in einer erneuten Variantenuntersuchung als planerisch zu bevorzugende Trasse bestätigt.

Darüber hinaus teilt die BVG mit:

„Es ist vorgesehen, dass die Linie 21 sowie die neue Linie 22 mit insgesamt maximal 212 Fahrten pro Werktag in der Sonntagstraße verkehren werden. Der genaue Fahrplan steht noch nicht fest.

Die Berechnung der Beurteilungspegel in der Nachbarschaft für den Prognose-Planfall hat ergeben, dass an insgesamt 60 Gebäuden Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach vorliegen.“

Frage 2:

Wie viele Parkplätze fallen in den Straßen, durch die die Tram führt, weg?

- a. Werden zusätzliche Parkplätze im Umfeld als Ausgleich neu geschaffen und wenn ja, wie viele zusätzlichen Parkplätze sind es jeweils?
- b. Fallen Stellflächen an E-Ladestationen weg und wenn ja, wo genau?
- c. An welchen Stellen fallen Behindertenparkplätze weg oder müssen verlegt werden?
- d. Zu welchem Zeitpunkt wurde ermittelt, ob Behindertenparkplätze vorhanden sind?
- e. Für wann ist eine erneute Ermittlung, ob Behindertenparkplätze vorhanden sind, geplant?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Aufgrund der laufenden Abstimmungen im Rahmen der Bearbeitung von Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange kann diese Frage derzeit nicht abschließend beantwortet werden.

Dies [Anm.: das Vorhandensein von Behindertenparkplätzen] wurde im Rahmen der Vorplanung ermittelt. Gemäß FIS-Broker des Landes Berlin sind entlang der Neubaustreckenabschnitts keine Behindertenparkplätze betroffen. Eine erneute Ermittlung ist nicht vorgesehen.“

Frage 3:

An welchen Stellen sind auf der geplanten Tramstrecke Liefer- und Ladezonen bereits vorhanden bzw. geplant?

- a. Wie viele Liefer- und Ladezonen sind geplant?
- b. Wie viele dieser Liefer- und Ladezonen sollen in nahegelegenen Nebenstraßen angelegt werden und wo sind solche Liefer- und Ladezonen geplant?
- c. In welcher Form wurden lokale Händler und das Gewerbe vor Ort wirksam beteiligt, wann fand diese Beteiligung jeweils statt und welche Bedarfe wurden dabei jeweils angemeldet oder ermittelt?
- d. An welchen Stellen sind Liefer- und Ladezonen auf Fahrstreifen geplant und in welcher Form sind diese jeweils zeitlich begrenzt?

Antwort zu 3:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass auf Straßenbahnanlagen keine Lade- und Lieferzone eingerichtet werden.

Darüber hinaus teilt die BVG hierzu mit:

„Die Anordnung von Liefer- und Ladezonen erfolgt in Verantwortung der betreffenden Bezirke.

Es wurden drei Bürgerdialogveranstaltungen in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt. Zur Fertigstellung der Vorplanung wurde im Jahr 2015 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung veranstaltet. In den Jahren 2017 und 2018 fanden zwei Informationsveranstaltungen statt.“

Frage 4:

Ist nach Kenntnis des Senats mit Blick auf die neue Tramverbindung geplant, Gehwege zu verkleinern und wenn ja, wo und wie?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die BVG mit:
„Nein.“

Frage 5:

Werden sich nach Kenntnis des Senats mit Blick auf die neue Tramverbindung, die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr auf den betroffenen Straßen verändern und wenn ja, wie im Einzelnen?

Antwort zu 5:

Es ist von einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszugehen. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchungen der Planfeststellungsunterlagen wurde ermittelt, dass die zukünftigen Kfz-Verkehre auch abgewickelt werden können und dass auch während der Haltezeiten der Straßenbahnen in den Haltestellen keine Überstauungen auftreten.

Frage 6:

Welche Kosten sind beim Land Berlin und seinen Beteiligungen sowie dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg seit Beginn des Planungsprozesses angefallen?

Antwort zu 6:

Diese Angaben sind nicht ermittelbar.

Beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sind keine Kosten angefallen.
Die BVG kann hierzu derzeit keine Aussage treffen.

Frage 7:

In welcher Form ist das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg an den Planungen beteiligt?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg war im Rahmen des Planungsprozesses u.a. an Planungsberatungen und im Planfeststellungsverfahren beteiligt.

Frage 8:

Wann werden die Planungsunterlagen erneut öffentlich ausgelegt?

Antwort zu 8:

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Vorhabenträgerin für das Vorhaben sind dabei, vorliegende Einwendungen zu klären und möglichst auszuräumen. Dabei sind auch Änderungen an den Planunterlagen zu erwarten. Erst danach kann eine erneute Beteiligung möglicher Betroffener bzw. eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Gegenwärtig sind dafür noch nicht alle Bedingungen erfüllt. Ein Termin für eine erneute Auslegung der Planunterlagen steht noch nicht fest.

Frage 9:

Wie breit ist der Straßenquerschnitt der Holteistraße?

Antwort zu 9:

Ca. 21 m – 22 m

Frage 10:

Wie breit ist der Straßenquerschnitt der Sonntagstraße?

Antwort zu 10:

Ca. 21 m – 22 m

Frage 11:

Welche Bedenken der Berliner Feuerwehr mit Blick auf die geplante Tramverbindung sind dem Senat bekannt?

- a. Wie kann ein zweiter Rettungsweg nach Ansicht des Senats sichergestellt werden?
- b. Welche Erfahrungen zur Sicherung des zweiten Rettungswegs in vergleichbar engen Straßen mit Straßenbahnoberleitungen aus anderen deutschen Städten sind dem Senat bekannt?

Antwort zu 11:

Die Berliner Feuerwehr äußert Bedenken im Hinblick auf die geplante Tramverbindung, weil dadurch nach bisheriger Planung an einigen Gebäuden der zweite Rettungsweg über Hubrettungsfahrzeuge (Drehleiter) der Feuerwehr, wie für die Bestandsgebäude gefordert, nicht sichergestellt werden kann.

Zu 11 a.

Die Möglichkeiten zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges sind in § 33 der Bauordnung (BauO) Berlin beschrieben.

Hierzu ergänzt die BVG:

„Der zweite Rettungsweg wird auch weiterhin durch Anleitern durch die bei der Feuerwehr verfügbaren Technik gewährleistet. Die dafür erforderlichen Detailabstimmungen der Vorhabenträgerin erfolgen derzeit mit Feuerwehr und Planfeststellungsbehörde.“

Zu 11 b.

Die Thematik ist nach Auskunft der Berliner Feuerwehr auch in anderen deutschen Städten bekannt. Es wird dabei grundsätzlich auf die Umsetzung bestehender gesetzlicher Grundlagen gesetzt.

Frage 12:

Wann wurden die Anforderungen an einen zweiten Rettungsweg zuletzt aktualisiert bzw. verschärft?

Antwort zu 12:

Seit Januar 2017 ist es in Berlin baurechtlich möglich, in Wohngebäuden unterhalb der Hochhausgrenze (bis 22 m Brüstungshöhe), den Rettungsweg über nur einen Treppenraum, den Sicherheitstreppenraum Berlin (SiTrR Bln), zu führen. Hierzu heißt es in § 33 Abs. 2 Satz 3 BauO Bln: „Ein zweiter Rettungsweg ist nicht erforderlich, wenn die Rettung über einen Sicherheitstreppenraum möglich ist.“ Die Einzelheiten sind in der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB Bln), Anhang A Sicherheitstreppenraum Berlin (SiTrR Bln) unterhalb der Hochhausgrenze geregelt.

Für Bestandsgebäude (bauordnungsrechtlich bis September 2005) kann der zweite Rettungsweg bis zu einer Brüstungshöhe von 12,50 Meter über Geländeoberfläche mit der tragbaren, 3-teiligen Schiebleiter sichergestellt werden. Für Neubauten seit diesem Zeitpunkt sind nur die 4-teilige Steckleiter oder die Drehleiter zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges baurechtlich vorgesehen.

Frage 13:

Welche Berliner Straßen mit einem vergleichbar breiten Straßenquerschnitt und einer aktiven Tramverbindung sind dem Senat bekannt (bitte Straßen mit dem jeweiligen Straßenquerschnitt in Meter)?

- a. Wie breit ist der Straßenquerschnitt der Kastanienallee, der Pappelallee und der Langhansstraße?
- b. Sind dem Senat hier Bedenken der Berliner Feuerwehr zur Sicherstellung eines zweiten Rettungswegs bekannt?

Antwort zu 13:

Zu 13 a.

Kastanienallee: ca. 26 m

Pappelallee: ca. 25 m

Langhansstraße: ca. 19 m

Zu 13 b.

Hierzu liegen keine Informationen vor.

Frage 14:

Wie breit ist der Straßenquerschnitt der Falckensteinstraße, der Goltgauer Straße und der Panierstraße?

Antwort zu 14:

Falckensteinstraße: ca. 19 m – 22 m

Goltgauer Straße: ca. 19 m

Panierstraße: ca. 26 m

Frage 15:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 15:

Keine, die dem Senat ersichtlich wären.

Berlin, den 26.04.2022

In Vertretung

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