

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Taylan Kurt und Jian Omar (GRÜNE)

vom 28. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. August 2023)

zum Thema:

Wie weiter beim Tramausbau in der Turmstraße?

und **Antwort** vom 19. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE) und
Herrn Abgeordneten Jian Omar (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16574
vom 28.08.2023
über Wie weiter beim Tramausbau in der Turmstraße?

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

Frage 1:

Wie stellt sich die Zeitschiene dar für den Planungs- und Umsetzungsprozess für den zweiten Bauabschnitt der Tram vom U-Bahnhof Turmstraße bis zum U-Bahnhof Jungfernheide?

Antwort zu 1:

In 2024 soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und in Abhängigkeit anschließend der Baubeginn angestrebt werden.

Frage 2:

Welche Vorbereitungen hat der Senat für das dazugehörige Planfeststellungsverfahren getroffen und wie weit ist dieses?

a. Inwiefern wird der Senat hier den von der Stadtteilvertretung Turmstraße vorgeschlagenen Vorschlag des Kasseler Modells für die Planung zur Verlängerung der Tram im weiteren Verfahren berücksichtigen und wenn nein, warum nicht?

Frage 3:

Inwiefern wurde der Vorschlag der Stadtteilvertretung Turmstraße bei der Bewertungsmatrix für den zweiten Bauabschnitt der Tram berücksichtigt?

a. Wer hat warum entschieden den Vorschlag der Stadtteilvertretung für die Bewertungsmatrix zu verändern?

b. Sofern der Vorschlag nicht verändert worden wäre- wie hätte sich das auf die Bewertung dieser Variante im Rahmen der Bewertungsmatrix ausgewirkt?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt befindet sich in der HOAI-Leistungsphase 3 – Entwurfsplanung. Die notwendigen Gutachten sind durch die Vorhabenträgerin (BVG) in der Erstellung. Die Verkehrsplanung ist gekennzeichnet durch einen iterativen Planungsprozess mit Fachbeteiligung verschiedener zuständiger Referate und Abteilungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, den zuständigen Bezirken, der BVG sowie dem beauftragten Planungs- und Ingenieurbüro. Konzepte zur Straßenraumaufteilung werden gesamthaft geplant, geprüft und abgewogen. Es gelten die Vorgaben zur Planung des Bundes und des Landes Berlin. Eine Variante berücksichtigt einen Mittelstreifen, ähnlich der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel. In der gesamthaften fachlichen Abwägung hat sich die Kasseler Lösung nicht als die planerisch zu bevorzugende Variante bestätigt. Bewertungen außerhalb des iterativen Planungsprozesses finden nicht statt.

Frage 4:

Wie wurde die Bewertungsmatrix im Detail berechnet und wie wurden welche Faktoren dabei von wem wie prozentual bzw. absolut gewichtet?

Antwort zu 4:

Die Bewertungsmatrix sowie das Vorgehen bei der Bewertung sind angelehnt an den Vorgaben des Formalisierten Abwägungs- und Rangfolgeverfahrens (FAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Eine mathematische Gewichtung der bewerteten Kriterien ist im Sinne der Verfahrensanleitung der FGSV nicht vorgesehen.

Frage 5:

Wie kommt der Senat zur Feststellung, dass bei der Variante des Kasseler Modells der Stadtteilvertretung Turmstraße Reisezeitverzögerungen von 611 Minuten pro Tag entstehen würden?

Antwort zu 5:

Eine überschlägige Einschätzung von Beförderungszeiten im Planungsabschnitt 1 beruht auf Fahr- und Beförderungsgeschwindigkeiten von besonderem Bahnkörper im Vergleich zu anderen Bahnkörperformen z. B. straßenbündiger Bahnkörper in deren Hochrechnung auf einen Betriebstag der Linie M10.

Frage 6:

Welche konkreten Maßnahmen werden ergriffen, um die Straßenbäume auf den Gehwegen in der Turmstraße und der Huttenstraße in diesem Bauabschnitt zu erhalten und nicht zulasten von Hochboardradwegen zu fällen und wenn nein, warum nicht?

Frage 7:

Inwiefern ist eine Planvariante möglich ohne Baumfällungen auf den Gehwegen und mit geschützten Radwegen auf der Turmstraße und was spräche gegen diese Variante?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im iterativen Planungsprozess wird durchgängig der Erhalt von Bäumen geprüft. In den vier entwickelten Konzepten kommt aktuell keine Variante ohne ausgleichende oder kompensierende Baumfällungen auf den Gehwegen aus, da die individuellen, infrastrukturellen Anforderungen an Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt werden müssen. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt.

Berlin, den 19.09.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt