

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

vom 16. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2024)

zum Thema:

**Tramverbindung Spandau-Krampnitz**

und **Antwort** vom 25. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19722  
vom 16.07.2024  
über Tramverbindung Spandau-Krampnitz

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Mit dem großen Potsdamer Entwicklungsgebiet Krampnitz wird sich die Nachfrage an ÖPNV-Verbindungen auch zwischen Krampnitz und Spandau stark erhöhen. Als leistungsfähiges und in den Betriebskosten günstiges Verkehrsmittel bietet sich die Straßenbahn an.

Frage 1:

Von welchen Faktoren hängt es ab, ob die Verlängerung der Tramverbindung von Krampnitz bis nach Spandau in den Nahverkehrsplan des Landes Berlin aufgenommen wird und wie werden diese vom Senat bewertet?

Frage 2:

Welches ist ein realistischer Zeitplan für die Fertigstellung einer Machbarkeitsuntersuchung und wie lange würden bei gegebener Machbarkeit die weiteren Schritte zur Planung und zum Bau dieser Tramverbindung dauern?

Antwort zu 1 und 2:

Frage 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Gemäß § 29 Abs. 8 des Mobilitätsgesetzes Berlin ist ein Bedarfsplan für den ÖPNV als Teil des Nahverkehrsplans aufzustellen. Dieser beschreibt die langfristigen Planungen für die Infrastrukturentwicklung und deren Priorisierung.

Die Ermittlung des Bedarfs sowie Auswahl und Priorisierung der zu realisierenden Maßnahmen folgt anerkannten Regeln der Planung. Im Kern der Bewertungskriterien stehen die Nachfragewirkung der Vorhaben sowie deren Lebenszykluskosten. Zur weiteren Bewertung werden der Handlungsbedarf aufgrund kapazitiver Grenzen der bestehenden Verkehrsmittel, die notwendige Anbindung von städtischen Entwicklungsgebieten und die strategische Verbesserung des ÖV-Angebots in Räumen mit sozialer Ungleichheit herangezogen. Darüber hinaus erfolgt eine Bewertung auf Grundlage der strategischen Netzentwicklung sowie der zeitlichen Umsetzbarkeit.

Würde eine Straßenbahnstrecke zwischen Spandau und Krampnitz diesen Anforderungen genügen und in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden, müsste zunächst eine Einigung mit der Stadt Potsdam zur gemeinsamen Umsetzung der Infrastrukturplanung herbeigeführt werden, zumal es sich im Status quo um die Verlängerung einer Potsdamer Linie handeln würde. Anschließend wären die verschiedenen Leistungsphasen einer Infrastrukturplanung umzusetzen. Der konkrete Zeitbedarf für Infrastrukturprojekte kann nicht verallgemeinert werden. Daher sind konkrete Aussagen zur Realisierung derzeit nicht möglich.

Berlin, den 25.07.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt