

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 2. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. September 2024)

zum Thema:

Brückenbau Schönhauser Allee - Folgen für Menschen, die hier unterwegs sind

und **Antwort** vom 13. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 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. 19/20174
vom 2. September 2024
über Brückenbau Schönhauser Allee - Folgen für Menschen, die hier unterwegs sind

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 AöR (BVG), um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung wiedergegeben wird.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Während der Brückenneubauten in der Schönhauser Allee soll die stark genutzte Straßenbahnlinie M1 über mehrere Jahre unterbrochen werden.

Frage 1:

Wie haben sich bei der Linie M1 nach Informationen der BVG die Fahrgastzahlen im Abschnitt zwischen U Vinetastraße und U Eberswalder Straße in den letzten 10 Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)

Antwort zu 1:

Die BVG führt hierzu aus:

„Die Fahrgastzahlen haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt (Tabelle)

Jahr	Gesamtwert im Abschnitt in beiden Richtungen
2014	21.222
2015	20.791
2016	22.836
2017	22.398
2018	26.310
2019	Keine Ergebnisse vorhanden
2020	18.108
2021	19.876
2022	23.790
2023	26.169*
2024	Keine Ergebnisse vorhanden

** NUR Tagesschätzwert, da für 2023 keine Ergebnisse vorhanden sind, wurde ein Aufschlag von 10% aus dem Tageswert 2022 angenommen.*

Aus den bis heute nachgeführten Auswertungen zum Fahrgastaufkommen seit der Corona-Pandemie sehen wir, dass wir derzeit bei ca. 10 % über dem Vor-Corona-Niveau liegen.

Quelle: ein ausgewählter Hochrechnungs-Zeitraum des jeweiligen Jahres
 Ergebnisse sind durchschnittliche Tageswerte für Mo-Fr
 Abschnitt: U Vinetastr.- U Eberswalder Str.“

Frage 2:

Welche Varianten für alternative ÖPNV-Verbindungen während der Brückenbauarbeiten wurden durch die BVG geprüft und welches Konzept wird aktuell verfolgt (bitte für die Varianten aufschlüsseln: Vorteile, Nachteile, Hinderungsgründe, zusätzliche Umstiege, Fahrzeitverlängerungen)

Antwort zu 2:

Die BVG führt hierzu aus:

„Folgende Varianten wurden geprüft:

1. Umleitung der Straßenbahn über Wisbyer Straße / Stahlheimer Straße / Pappelallee:
 Diese Variante erfordert die Herstellung neuer Gleise in den Abbiegebeziehungen Berliner Straße – Wisbyer Straße und Wisbyer Straße – Stahlheimer Straße, da hier noch keine Gleise liegen. Zudem hätte sie starke Leistungsfähigkeitseinbußen für den Straßenverkehr am Knotenpunkt Schönhauser Allee / Bornholmer Straße / Wisbyer Straße zur Folge, welcher jetzt schon an der Leistungsgrenze liegt. Die Fahrzeitverlängerung würde ca. 5 Minuten betragen. Der Abschnitt der Schönhauser Allee zwischen Eberswalder Straße und Bornholmer Straße würde nicht von der Straßenbahn bedient werden. Hier wäre Schienenersatzverkehr erforderlich mit Umstieg am U-Bahnhof Vinetastraße und an der Straßenbahnhaltestelle U Eberswalder Straße.

2. Umleitung der Straßenbahn über Wisbyer Straße / Prenzlauer Allee / Danziger Straße:
Diese Variante erfordert die Herstellung neuer Gleise in der Abbiegebeziehungen Berliner Straße – Wisbyer Straße und Danziger Straße – Kastanienallee, da hier noch keine Gleise liegen. Zudem hätte sie starke Leistungsfähigkeitseinbußen für den Straßenverkehr am Knotenpunkten Schönhauser Allee / Bornholmer Straße / Wisbyer Straße und Schönhauser Allee / Danziger Straße / Eberswalder Straße zur Folge. Die Fahrzeitverlängerung würde ca. 10 Minuten betragen. Der Abschnitt der Schönhauser Allee zwischen Eberswalder Straße und Bornholmer Straße würde nicht von der Straßenbahn bedient werden. Hier wäre Schienenersatzverkehr erforderlich mit Umstieg am U-Bahnhof Vinetastraße und an der Straßenbahnhaltestelle U Bahnhof Eberswalder Straße.
3. Komplette Einstellung des Straßenbahnverkehrs auf der Schönhauser Allee zwischen Eberswalder Straße und Bornholmer Straße:
Die Linie M1 endet auf der Südseite an der Weichenverbindung in der Pappelallee oder wird weitergeführt. Auf der Nordseite wird sie in Richtung Bornholmer Straße zur Björnsonstraße abgeleitet. Der Schienenersatzverkehr verläuft zwischen U-Bahnhof Vinetastraße und an der Straßenbahnhaltestelle U Eberswalder Straße. Es hat sich herausgestellt, dass ein Wenden über die Weichenverbindung in der Pappelallee aufgrund der Wendezeiten zu betrieblichen Einschränkungen führt und nur bei einer Reduzierung der Taktfrequenz bei den Linien M1 und 12 möglich ist.
4. Bauweichenverbindung und Eingleisigkeit auf der nicht von den Brücken-baumaßnahmen betroffenen Seite:
Aufgrund geometrischer Zwänge durch die engen Abstände der Stützen des U-Bahn-Viaduktes sowie dessen lichter Höhe bestehen nur an der Kreuzung Schönhauser Allee / Gleimstraße sowie nördlich der Erich-Weinert-Straße Möglichkeiten, diesen zu unterqueren. Die Länge der Eingleisigkeit beträgt ca. 500 m. Dieser Abschnitt wäre unter Berücksichtigung eines Haltes am S- und U-Bahnhof Schönhauser Allee sowie Beeinflussungen durch den Straßenverkehr vor allem an den signalisierten Knotenpunkten nur mit einer sehr stark ausgedünnten Taktfrequenz der Linie M1 zu betreiben, da keine Begegnungsmöglichkeit besteht.
5. Wie Variante 4, aber mit einem zusätzlichen zweiten Gleis im Bereich der Haltestelle am S- und U-Bahnhof Schönhauser Allee auf oder nördlich der Brücke:
Bei einer Lage des zweiten Gleises nördlich der Brücke entstehen zwei eingleisige Abschnitte davor und dahinter mit 200 m bzw. 220 m Länge. Diese Abschnitte wären unter Berücksichtigung der Beeinflussungen durch den Straßenverkehr vor allem an den signalisierten Knotenpunkten weiterhin nur mit einer ausgedünnten Taktfrequenz der Linie M1 zu betreiben, da es keine Begegnungsmöglichkeit besteht.
6. Wie Variante 4 aber durchgehend zweigleisig:
Diese Variante würde einen gleichzeitigen Straßenverkehr zwischen Gleimstraße und Bornholmer Straße nahezu ausschließen.

7. Trennung der Linie M1 mit Heranführung der Straßenbahngleise jeweils bis an die Brücke:
Aus betrieblichen Gründen kann die provisorische Endstelle auf der Nordseite nur zweigleisig ausgebildet werden, da der nördlich anschließende Abschnitt mit einer Länge von ca. 200 m keine weitere Begegnungsmöglichkeit zulässt (Alternativ deutliche Taktreduzierung). Der Abschnitt zwischen Brückenbaustelle und der Kreuzung Schönhauser Allee / Schivelbeiner Straße / Wichertstraße ist für die Errichtung eines zweigleisigen Abschnittes mit Haltestelle zu kurz. Zudem befinden sich direkt neben den Straßenbahngleisen unter dem U-Bahn-Viadukt Betriebsgebäude, so dass die Straßenbahngleise abgeschwenkt werden müssten, um hier noch eine Haltestelle platzieren zu können. Diese Variante ist nur bei vollständiger Einstellung des Straßenverkehrs möglich. Auf der Südseite genügt ein Kehrgleis direkt nördlich der Kreuzung Schönhauser Allee / Gleimstraße.
8. Vorzugsvariante (wird weiterverfolgt)
Trennung der Linie M1 mit Heranführung bis an die Brückenbaustelle nur südlich der Brücke:
Die Haltestelle und das Kehrgleis liegen direkt nördlich der Kreuzung Schönhauser Allee / Gleimstraße. Nördlich der Brücke erfolgt Schienenersatzverkehr bis zum U-Bahnhof Vinetastraße. Die Linie M1 wird in die Bornholmer Straße abgeleitet. Der Schienenersatzverkehr verläuft ringförmig vom U-Bahnhof Vinetastraße kommend über Berliner Straße / Bornholmer Straße / Schönfließer Straße / Schivelbeiner Straße / Schönhauser Allee mit Halt an der Kreuzung Schönhauser Allee / Bornholmer Straße und in der Schivelbeiner Straße.“

Frage 3:

Wie bewertet einerseits die BVG, andererseits die Senatsverkehrsverwaltung die naheliegende Variante einer Fortführung der M1 durch Verschwenkung auf die jeweils befahrbare Brückenseite mittels Bauweichen?

Antwort zu 3:

In Abstimmung mit der BVG musste seitens der Senatsverwaltung die naheliegende Variante einer Fortführung der M1 verworfen werden. Aus den Variantenuntersuchungen ist eindeutig hervorgegangen, dass die Fortführungsvariante zu einer erheblichen Minderung der Betriebsqualität ggü. der gewählten Variante bedeutet.

Die BVG führt hierzu aus:

„Siehe hierzu Antwort auf Frage 2 - Varianten 4, 5 und 6“

Frage 4:

Wie viele zusätzliche Fahrgäste wird infolge der M1-Unterbrechung nach Schätzungen der BVG die U2 transportieren und welche Auslastung erwartet die BVG angesichts der geplanten Taktreduzierungen?

Antwort zu 4:

Die BVG führt hierzu aus:

„Die U2 hat heute zwischen Schönhauser Allee und Eberswalder Straße eine durchschnittliche Auslastung von knapp unter 30 %. Von der M1 werden voraussichtlich max. 300 Fahrgäste in der Spitzenstunde zusätzlich die U2 als Fahralternative nutzen.

Durch die deutlich dichteren Takte und vergleichsweise höheren Kapazitäten der U-Bahn wird mit den zusätzlichen Fahrgästen eine Auslastungssteigerung von maximal 2 bis 3 % im Abschnitt Schönhauser Allee <> Eberswalder Straße erwartet. Auch im folgenden Streckenverlauf Eberswalder Straße <> Alexanderplatz sind werden damit zukünftig höchstens Auslastungen 36 bis 37 % erwartet.“

Frage 5:

Wie sollen während der beiden Bauphasen Fuß- und Radverkehr so über die jeweils befahrbare Brückenseite geführt werden, dass die Sicherheit von Menschen zu Fuß und auf dem Rad nicht beeinträchtigt wird?

Antwort zu 5:

Während der Sperrung einer Brückenseite soll der nicht-motorisierte Individualverkehr über die jeweils befahrbare bestehende Brückenseite geführt werden. Der auf der befahrbaren bestehenden Brückenseite vorhandene Radverkehr wird über den baulich angelegten Radfahrstreifen auf dem Gehweg geführt. Der entgegengesetzte Radverkehr wird über einen eigenständigen Radfahrstreifen auf der Innenseite der verbleibenden Fahrbahn geführt. Der Radfahrstreifen besitzt eine Breite von ca. 2,50 Metern und wird zusätzlich durch eine Sicherungseinrichtung vom Kfz-Verkehr getrennt. Die bestehenden und außer Betrieb stehenden Gleisanlagen werden provisorisch geschlossen, um eine Sturzgefahr zu vermeiden. Somit sind während der Bauzeit für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen eigenständige Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der gesamte Fußverkehr wird über den Gehweg auf der befahrbaren bestehenden Brückenseite geführt.

Zur Sicherung des Querverkehrs von den außenliegenden Gehwegen zu den U-Bahn-Zugängen und provisorischen Straßenbahnhaltstellen unter dem Viadukt sind auf der befahrenen Brückenseite jeweils zwei mobile Fußgänger-Lichtsignalanlagen (Fußgänger-Anforderungsanlagen) als Übergangshilfe pro Bauzustand vorgesehen.

Frage 6:

Ist nach Auffassung der Senatsverkehrsverwaltung mit der aktuell geplanten bauzeitlichen Verkehrsführung der Vorrang des Umweltverbunds als Hauptziel des MobG BE ausreichend berücksichtigt worden?

Antwort zu 6:

Ja, der notwendige Ersatzneubau der Brücke erfolgt unter Berücksichtigung des Mobilitätsgesetzes.

Berlin, den 13.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt