

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 10. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2025)

zum Thema:

Straßenbahnplanungsstop – Warum und was sind die konkreten Konsequenzen?

und **Antwort** vom 28. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21620
vom 10.02.2025
über Straßenbahnplanungsstop – Warum und was sind die konkreten Konsequenzen?

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:

Wie hoch prognostizierte die BVG das Fahrgastpotential auf der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz?

Antwort zu 1:

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung wurde von einem werktäglichen Fahrgastaufkommen von 10.000-15.000 Personenfahrten ausgegangen.

Frage 2:

Welche weiteren Straßenbahnplanungen des Nahverkehrsplans stehen im Zusammenhang mit oder in Abhängigkeit von der Straßenbahnplanung Alexanderplatz – Potsdamer Platz?

Antwort zu 2:

Die Neubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz – Kulturforum wurde als eine Voraussetzung für die im Nahverkehrsplan 2019-2023 enthaltenen Netzerweiterungen Spittelmarkt – Mehringdamm, Kulturforum – Zoologischer Garten sowie Kulturforum – Rathaus Steglitz angenommen. Zudem bestand die Annahme, dass sich eine Netzwirkung zu der ursprünglich geplanten Strecke Schöneweide – Potsdamer Platz ergeben könnte.

Frage 3:

Welches Fahrgastpotential prognostiziert die BVG für diese Strecken jeweils?

Antwort zu 3:

Hierzu liegen keine vertieften Daten vor.

Frage 4:

Welche Auswirkungen hat der Stopp der Planung der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz-Potsdamer Platz auf die Planung und die Verknüpfung der weiteren Strecken aus Frage 2?

Frage 5:

Wie war der Stand der Planung bei Planungsstopp? Gab es bereits ausgelöste Aufträge und wenn ja welche?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wurden und werden derzeit für diese Strecken keine konkreten Planungen (nach HOAI) veranlasst.

Frage 6:

Welche Kosten verursachte die Planung der Strecke Alexanderplatz-Potsdamer Platz bislang? (Ich bitte um Angaben wenn möglich in Jahresscheiben!)

Antwort zu 6:

Die für die Grundlagenuntersuchung und verwaltungsintern Planung entstandenen Kosten können nicht näher beziffert werden.

Nach Auskunft der Vorhabenträgerin BVG sind bisher folgende Planungskosten angefallen:

- bis 2022: ca. 1.704.000 €
- 2023: ca. 794.000 €
- 2024: ca. 999.000 €

Frage 7:

Wie hoch wären die voraussichtlichen weiteren Planungskosten bis zum Planfeststellungsverfahren?

Frage 8:

Welchen Betrag spart der Senat im Haushaltsjahr 2025 durch den Stopp der Straßenbahnstrecke?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zwischen dem Land Berlin und der BVG ist eine Finanzierungsvereinbarung zur Übernahme von Planungskosten geschlossen worden. Basis dieser Vereinbarung ist der Terminplan vom 17.10.2022. Dort sind für das Jahr 2025 Planungskosten von 310.000 € vorgesehen.

Frage 9:

Was sind die Gründe des Senats zum Stopp der Planung der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz?

Antwort zu 9:

Die angespannte Haushaltslage macht eine Priorisierung von Vorhaben erforderlich.

Frage 10:

Wie beabsichtigt der Senat dem Bedarf auf dieser sowie auf den davon abhängigen Strecken in welchem Zeitraum zu begegnen?

Antwort zu 10:

Der Bedarf wird, wie bisher, über die auf der Strecke verkehrende Buslinie 200 gedeckt.

Auch auf den weiteren Strecken des ÖPNV-Bedarfsplans, die von einer Straßenbahnverlängerung zum Potsdamer Platz abhängig wären, gibt es Buslinien, welche den Bedarf derzeit decken. Dies betrifft insbesondere die Relation Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz mit den Linien M48 und M85.

Frage 11:

Wie hoch prognostiziert die BVG das Fahrgastpotential auf der Straßenbahnstrecke Johannisthal – Gropiusstadt?

Frage 12:

Zu welchem Ergebnis hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses kam die standardisierte Bewertung dieser Straßenbahnstrecke? Welches Fahrgastpotential liegt dieser Bewertung zugrunde?

Frage 16:

Wie war der Stand der Planung der Strecke Johannisthal-Gropiusstadt bei Planungsstopp?

Antwort zu 11, 12 und 16:

Die Fragen 11, 12 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den im Rahmen der Grundlagenuntersuchung prognostizierten Fahrgastzahlen sowie den Planungsstand wird auf die Antwort auf die Frage 4 der Schriftlichen Anfrage 19/19672 und die Antwort auf die Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 19/21350 verwiesen. Für das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird auf die entsprechende Projektseite verwiesen

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/johannisthal-gropiusstadt/>

Frage 13:

Welche weiteren Straßenbahnplanungen (z.B. über den Potsdamer Platz hinaus) stehen im Zusammenhang mit oder in Abhängigkeit von der Straßenbahnplanung Johannisthal – Gropiusstadt und welche verkehrlichen Bedarfe decken diese?

Antwort zu 13:

In dem Nahverkehrsplan 2019-2023 wurde davon ausgegangen, dass die Maßnahme Johannisthal – Gropiusstadt in unmittelbarem Zusammenhang zu der Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Johannisthaler Chaussee ausgehend in Richtung Marienfelde, Stadtrandsiedlung stehe. An diese tangentielle Verlängerung hätten sich die Strecken

Hermannstraße – Buckow Süd und Alt Mariendorf – Lichtenrade angeschlossen. Sie hätten überwiegend der Entlastung nachfragestarker Buslinien gedient.

Frage 14:

Welches Fahrgastpotential haben diese Strecken nach Einschätzung der BVG?

Antwort zu 14:

Hierzu liegen keine vertieften Daten vor.

Frage 15:

Welche Auswirkungen hat der Stopp der Planung der Straßenbahnstrecke Johannisthal-Gropiusstadt auf die Planung der Strecken aus Frage 12?

Antwort zu 15:

Es werden derzeit für diese Strecken keine konkreten Planungen (nach HOAI) veranlasst.

Frage 17:

Welche Kosten verursachte die Planung der Strecke Johannisthal-Gropiusstadt bislang? (Ich bitte um Angaben wenn möglich in Jahresscheiben!)

Frage 18:

Welches wären die konkreten weiteren Planungsschritte bei Planungsfortführung?

Frage 19:

Wie hoch wären die voraussichtlichen weiteren Planungskosten für das Land bis zum Planfeststellungsverfahren? (Ich bitte um Angaben mit voraussichtlichen Jahresscheiben und wenn möglich der Kosten einzelner Planungsschritte!)

Frage 22:

Was sind die inhaltlichen Gründe des Senats zum Planungsstopp der Straßenbahnstrecke Johannisthal-Gropiusstadt?

Frage 23:

Was hat sich in der Einschätzung des Senats bezüglich des Bedarfs der Straßenbahnstrecke seit dem 7.11.2023 geändert?

Antwort zu 17 bis 19 und 22 bis 23:

Für die Beantwortung der Fragen 17 bis 19 und 22 bis 23 wird auf die Beantwortung der Fragen 1,5,6 und 8 der Schriftlichen Anfrage 19/21350 vom 16. Januar 2025 verwiesen.

Frage 20:

Für wann waren bislang die Einleitung der Planfeststellung, Baubeginn und Inbetriebnahme geplant?

Antwort zu 20:

Im Senatsbeschluss vom 07. November 2023 war vorgesehen, die Strecke im Jahr 2029 in Betrieb zu nehmen (Link zur Pressemitteilung des Senatsbeschlusses: <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1383068.php>).

Frage 21:

Welchen Betrag spart der Senat im Haushaltsjahr 2025 durch den Stopp der Straßenbahnstrecke?

Antwort zu 21:

Zwischen dem Land Berlin und der BVG ist eine Finanzierungsvereinbarung zur Übernahme von Planungskosten geschlossen worden. Dort sind für das Jahr 2025 Planungskosten von 2.237.000 € vorgesehen.

Berlin, den 28.02.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt