Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 24 456
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 24. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. November 2025)

zum Thema:
Freie Fahrt für die Tram von Pankow nach Weißensee

und **Antwort** vom 11. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 2025)

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. 19/24456
vom 24.11.2025
über Freie Fahrt für die Tram von Pankow nach Weißensee

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:
Der Bezirk Pankow mit den höchsten Bevölkerungszuwächsen in Berlin auf ist auf einen zügigen Ausbau der Straßenbahn angewiesen, um die Zunahme der Verkehrsnachfrage im ÖPNV zu bedienen. Die Tangentialverbindung als Lückenschluss zwischen Pankow und Weißensee muss zügig weitergeplant werden, und zwar so, dass sie zügig und möglichst ungehindert vom Kfz-Verkehr dafür sorgt, dass die Menschen mit der Tram sicher unterwegs sein können.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Planungen der Straßenbahnneubaustrecke Pankow – Heinersdorf – Weißensee? (bitte jeweils geplanten Zeitraum von-bis aufschlüsseln für: Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Planfeststellungsverfahren, Ausführungsplanung, Baubeginn, Inbetriebnahme)

Antwort zu 1:

Für das 5,1 km lange Projekt Pankow – Heinersdorf – Weißensee hat die Entwurfsplanung begonnen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird für das Jahr 2027 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2031 avisiert.

Frage 2:

In welchen konkreten Abschnitten gibt es Abhängigkeiten zu anderen Planungen (bitte aufschlüsseln: Abschnitt, interferierende Planung incl. deren Zeitplan, Abhängigkeit ab welcher Leistungsphase)?

Frage 3:

Die Vorzugsvariante der Vorplanung der o.g. Straßenbahnneubaustrecke sieht z.B. am Wischbergeweg keine Ein- und Ausfahrten in die Romain-Rolland-Straße vor. An welchen weiteren Einmündungen bestehen ebenfalls verkehrstechnische Probleme, die durch eine Reduktion von Abbiegebeziehungen gelöst werden können?

Antwort zu 2 und 3:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet:

Es bestehen in allen Abschnitten der Straßenbahnneubaustrecke Tangente Pankow (Planungsabschnitte siehe Anlage 1) Abhängigkeiten zu städtebaulichen- und infrastrukturellen Planungen. Es besteht bei allen Schnittstellen eine Abhängigkeit mit Beginn der Planung und bis zur Inbetriebnahme durch alle Leistungsphasen (Lph) hinweg. Entsprechend laufen zu allen folgend aufgeführten Vorhaben Abstimmungen zu den interferierenden Planungen.

Planungs-abschnitt	Tangierendes Vorhaben
1	Straßenneubauvorhaben Netzelement 2 - Aktuell ist kein belastbarer Zeitplan vorliegend - Gemeinsamer Planungsbereich im Verkehrsknoten Rennbahnstraße / Beginn N2-Element
2	Straßenbahnneubaustrecke M2-Verlängerung - Übergangsphase von der Vorplanung zur Entwurfsplanung. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird in 2027 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2032 avisiert. - Gemeinsamer Planungsbereich im Verkehrsknoten Romain-Rolland-Straße / Aida-Park – Blankenburger Straße
2/3	Straßenneubauvorhaben Netzelement 1 (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Alte Gärtnerei“) - Die Objektplanung Verkehrsanlagen wird derzeit begonnen - Gemeinsamer Planungsbereich im Verkehrsknoten Romain-Rolland-Straße / Rothenbachstraße / Netzelement 1
4	Pankower Tor - Insbesondere der Bebauungsplan 3-60a („Westfläche“ des Pankower Tors) wird aktuell vorangetrieben und im 1. Halbjahr 2026 ist die Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuchs geplant. - Die Straßenbahntangente Pankow durchquert bzw. tangiert alle Bebauungsplangebiete des Pankower Tors 3-60a, 3-60b, 3-60c

Derzeit liegen noch keine abschließenden belastbaren Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vor, so dass noch keine endgültigen Aussagen getroffen werden können, wo welche Reduzierungen von Abbiegeziehungen erfolgen werden.

Frage 4:

Welche Maßnahmen der Verkehrsorganisation werden getroffen, um ein Ausbremsen der Tram durch Kfz-Verkehr möglichst zu verhindern (bitte jeweils aufschlüsseln für alle Knotenpunkte mit starken Abbiegebeziehungen)

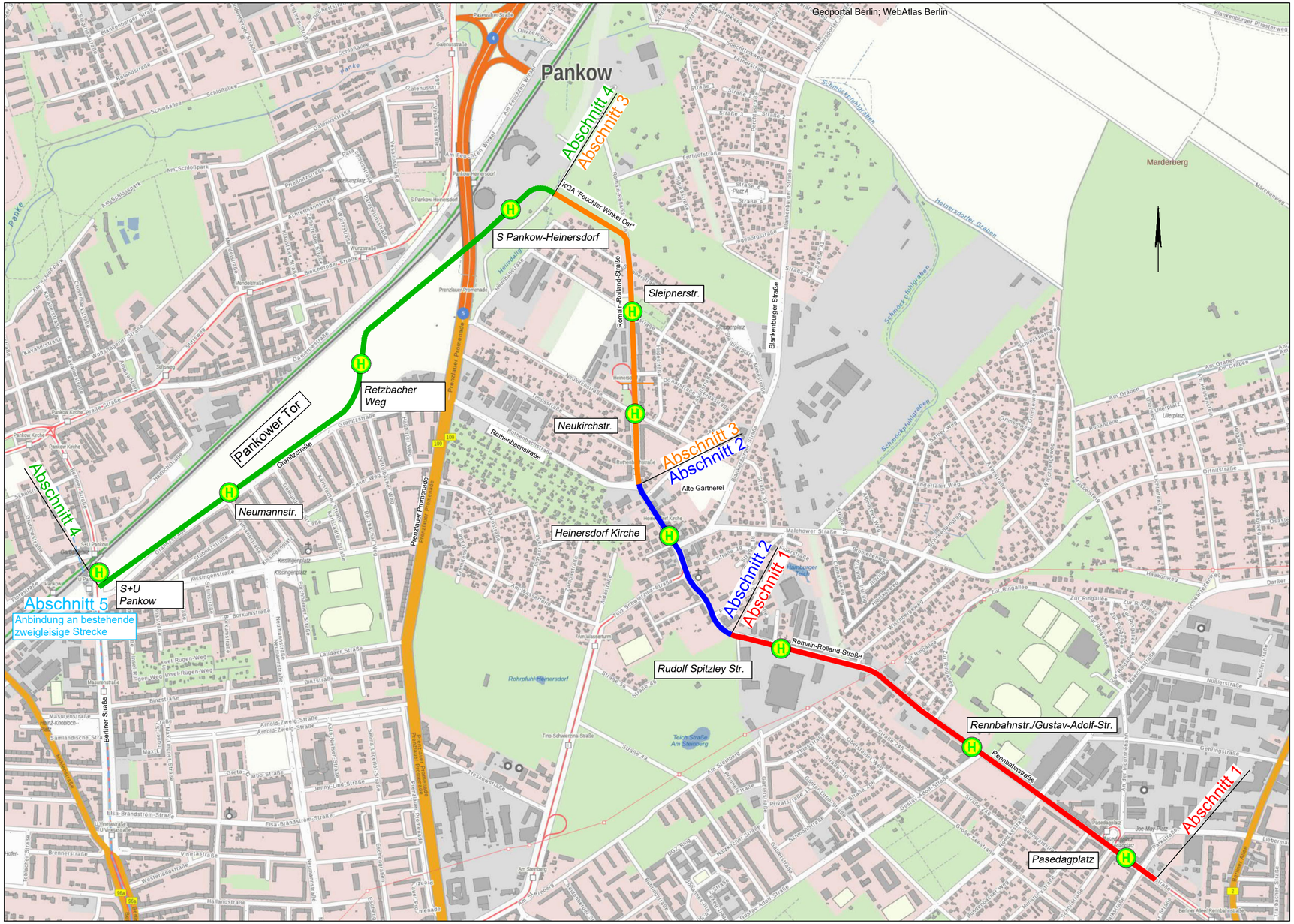
Antwort zu 4:

Grundsätzlich wird für die Neubaustreckenplanung angestrebt, die Straßenbahn vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennt, möglichst im Grüngleis zu führen. So können Behinderungen der Straßenbahn durch den MIV weitgehend verhindert werden. Darüber hinaus trägt die Verkehrslösung Heinersdorf mit den Straßenneubaumaßnahmen Netzelement 1 und Netzelement 2 dazu bei, dass insbesondere der Ortskern Heinersdorf mit seinem engen Straßenquerschnitt vom motorisierten Individualverkehr entlastet wird. U.a. dadurch sollen Behinderungen der Straßenbahn verhindert werden.

Berlin, den 11.12.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



Legende

Straßenbahn-Neubaustrecke Linie 54

- Abschnitt 1
- Abschnitt 2
- Abschnitt 3
- Abschnitt 4
- Abschnitt 5
- Haltestelle

aufgestellt: Schüßler-Plan, Ingenieurgesellschaft mbH, Greifswalder Str. 80 A, 10405 Berlin, Telefon (030) 42106-0 Telefax (030) 42106-301	Unterlage: 2.1 Übersichtskarte Strecke Maßstab: ohne
Projekt-Nr.	Datum: 03/25

Straßenbahn - Neubaustrecke
NBS Tangente Pankow
von Pasedagplatz bis S- und U-Bahnhof Pankow