

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katrin Lomscher und Harald Wolf (LINKE)**

vom 04. Juni 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juni 2015) und **Antwort**

Sachstand zur Straßenbahn vom Alexanderplatz zum Kulturforum

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

Frage 1: Welche neuen Erkenntnisse liegen dem Senat seit der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Drs. 17/15401 vor, insbesondere zur Brückentragfähigkeit?

Antwort zu 1: Die Straßenbahnneubaustrecke vom Alexanderplatz zum Kulturforum betreffend liegen seit dem 11. Februar 2015 keine neuen Erkenntnisse vor.

Frage 2: An welchen Schritten zur Realisierung der Straßenbahnstrecke arbeitet der Senat derzeit?

Antwort zu 2: Nachdem die verkehrsplanerischen Vorarbeiten abgeschlossen waren, wurde eine statische Untersuchung zur Tragfähigkeit der Gertraudenbrücke in Auftrag gegeben. Die Aussagen dieses noch laufenden Gutachtens werden benötigt, um eine abschließende Festlegung zur Verkehrsführung am Spittelmarkt treffen zu können.

Frage 3: Sind auf einer oder mehreren der elf möglichen Trassen archäologische Funde bereits erschlossen oder zu erwarten, die der Realisierung der Trasse im Wege stehen könnten, und wenn ja, wie soll mit den Funden umgegangen werden?

Antwort zu 3: Nach Abschluss der Trassenuntersuchung Mitte 2013 wird nur noch die darin ermittelte Vorzugsvariante im Straßenzug Rathausstraße, Spandauer Straße, Mühlendamm, Gertraudenstraße, Leipziger Straße und Potsdamer Straße auf ihre Verträglichkeit mit gesamtstädtischen Belangen geprüft. In Zusammenhang mit einer weiteren Umsetzung dieser Maßnahme wird die Denkmalfachbehörde erneut um ihre bodendenkmalpflegerische Stellungnahme gebeten werden. Es ist im Bereich des mittelalterlichen/frühneuzeitlichen Berlin immer möglich, dass trotz eines mehrfachen Umbaus von Straßen auf bisher unbekannte archäologische Funde gestoßen

wird, die nach dem Veranlasserprinzip in archäologischen Prospektionen vorerkundet werden können, um sie in vorgezogenen archäologischen Grabungen freilegen, dokumentieren und bergen zu können.

Frage 4: Stehen den möglichen Trassen Bauvorhaben oder Bebauungsabsichten im Wege, so dass Änderungen entweder an den Bauplänen oder an der Trasse vorgenommen werden müssten, und wenn ja, welche sind das und für wann sind diese Änderungen geplant?

Antwort zu 4: Bei der Bewertung der Trassenvarianten war vorgegeben, dass übergeordnete Planungen zu berücksichtigen sind. Dazu gehört neben festgesetzten und laufenden Bebauungsplanverfahren insbesondere das Planwerk Innere Stadt, welches die für die Stadtentwicklung relevanten Maßnahmen der Innenstadt aufzeigt.

Mit der Entscheidung für die Vorzugsvariante 1.I „Direktverbindung“ bezüglich der Trassenführung sind keine Änderungen an Bauvorhaben erforderlich.

Frage 5: Ist für alle Trassenvarianten eine Führung der Straßenbahn vom Alexanderplatz über die Rathausstraße vorgesehen oder beinhalten eine oder mehrere Varianten auch die Führung über die Grunerstraße, und wenn ja, in welcher Weise?

Antwort zu 5: Eine Führung der Straßenbahn über die Grunerstraße wurde in der Trassenuntersuchung nicht betrachtet.

Frage 6: Wie wird die Straßenbahntrasse mit der vorläufigen Endhaltestelle Kulturforum die Gestaltung des Kulturforums und des Neubaus des Museums für Moderne Kunst beeinflussen, was wird für den Wettbewerb Kulturforum und das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn diesbezüglich vorgegeben?

Antwort zu 6: Das Ergebnis der planerischen Weiterentwicklung der Straßenbahnmaßnahme ist als Vorzugsvariante für die Straßenbahndstelle bzw. -endhaltestelle der Mittelstreifen der Potsdamer Straße unmittelbar westlich des Potsdamer Platzes. Diese Lösung erfordert den geringsten Eingriff in die vorhandenen Verkehrsanlagen und liegt am günstigsten für die starken Umsteigebeziehungen zur U-, R- und S-Bahn.

Da eine weitere Verlängerung der Straßenbahn als Infrastruktur-Langfristvorhaben nach 2025 im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr nach Süden offen gehalten werden soll, wird die Straßenbahntrasse mit der weiterhin möglichen Haltestelle Kulturforum zusammen mit der bestehenden Potsdamer Straße als Vorgabe in die Auslobung des Wettbewerbsverfahren für ein Museum des 20. Jahrhunderts aufgenommen. Daher müssen die Entwerfenden die verkehrlichen Belange in ihren Konzepten berücksichtigen.

Frage 7: Auf welchen Streckenabschnitten der elf Trassenvarianten ist nach Auffassung des Senats ein eigener Gleiskörper erforderlich und soll im Planfeststellungsverfahren angestrebt werden?

Antwort zu 7: Der Anteil eines eigenen Gleiskörpers soll – um die Vorteile des Schienenverkehrsmittels Straßenbahn voll ausschöpfen zu können – möglichst hoch sein. Bei konkurrierenden Nutzeransprüchen im begrenzten Straßenraum sind jedoch auch den Belangen der Straßenbahn stadträumliche Grenzen gesetzt, sodass der für den Bahnkörper erforderliche höhere Flächenbedarf nicht bzw. nicht durchgehend zur Verfügung gestellt werden kann. Dieser Zielkonflikt wird im Stadium der Vorplanung bearbeitet. Eine derart ausformulierte Planung liegt nur für die Vorzugstrasse vor. Demnach soll bis auf den Abschnitt Rathausstraße und den Teilbereich der Leipziger Straße zwischen Charlottenstraße und Leipziger Platz die gesamte übrige Neubaustrecke einen besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn erhalten.

Frage 8: Welche Vorstellungen hat der Senat für die Umgestaltung der Straßenbahntrasse auf der Karl-Liebknecht-Straße zwischen Spandauer Straße und Alexanderplatz, um die Barrierewirkung der Trasse auf eigenem Gleiskörper zwischen dem Freiraum zwischen Alexanderplatz und Spree und den Wohnbauten an der Karl-Liebknecht-Straße und dem angrenzenden Stadtviertel zu mildern?

Antwort zu 8: Veränderungen an der bestehenden Straßenbahntrasse in der Karl-Liebknecht-Straße sind derzeit nicht geplant. Im Zusammenhang mit einer Änderung der Nutzung in den angrenzenden Bereichen können jedoch flankierende Maßnahmen wie z.B. zusätzliche Fußgängerüberwege über die Karl-Liebknecht-Straße sinnvoll sein.

Frage 9: Welche Position vertritt die BVG bezüglich eines eigenen Gleiskörpers bei vorhandenen und geplanten Straßenbahntrassen in der Historischen Mitte?

Antwort zu 9: Hierzu teilt die um Stellungnahme gebetene BVG mit:

„Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) fordert in §15, Absatz 6, dass „die Strecken besondere Bahnkörper haben sollen“, damit die Vorteile der Straßenbahn zur Geltung kommen können. Dazu gehören Sicherheit, Schnelligkeit und Barrierefreiheit. Unbestritten ist, dass diese Vorteile bei besonderen Bahnkörpern fast uneingeschränkt umgesetzt werden können. Im Sinne der städtebaulicher Aspekte hat die BVG auch bei Neubaustrecken straßenbündige Bahnkörper zum Beispiel in der Bernauer Straße (Linie M10) mitgetragen und ist damit Kompromisse zu Lasten der Reisegeschwindigkeit und nur eingeschränkter Barrierefreiheit (straßenbündige Haltestellen zeitinselgesichert) eingegangen.

Im Sinne eines leistungsfähigen und barrierefreien Straßenbahnbetriebes kann die BVG nur die Position vertreten, auch in der historischen Mitte Berlins besondere Bahnkörper zu fordern. Nur in Bereichen, die von der Straßenbreite und Straßenraumaufteilung her nicht ausreichend Platz für einen besonderen Bahnkörper aufweisen, sind abschnittsweise auch straßenbündige Abschnitte denkbar, wobei insbesondere in diesen Abschnitten durch intelligente Lichtsignalanlagensteuerungen die Bevorrechtigung der Straßenbahn sicher gestellt werden muss.“

Berlin, den 18. Juni 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juni 2015)