

**1426 E**

An die  
Vorsitzende des Hauptausschusses

über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über  
Senatskanzlei – G Sen –

### **Straßenbahn in der Leipziger Straße**

Anlage: Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz  
– Potsdamer Platz (vertraulich zur Einsichtnahme im Datenraum)

24. Sitzung des Hauptausschusses am 22.11.2017  
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 – vom 08.11.2017, Bericht 15, rote Nr. 1054

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21.11.2018  
Bericht SenUVK – IV A 2-1 – vom 13.08.2018, rote Nr. 1426

57. Sitzung des Hauptausschusses am 27.09.2019  
Bericht SenUVK – IV C 43 – vom 29.05.2019, rote Nr. 1426 A

63. Sitzung des Hauptausschusses am 13.11.2019  
Bericht SenUVK – IV C 43 – vom 23.10.2019, rote Nr. 1426 B

77. Sitzung des Hauptausschusses am 26.08.2020  
Bericht SenUVK – IV C 43 – vom 21.04.2020, rote Nr. 1426 C

84. Sitzung des Hauptausschusses am 20.01.2021  
Bericht SenUVK – IV C 43 – vom 07.10.2020, rote Nr. 1426 D

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK  
wird gebeten, dem Hauptausschuss unaufgefordert über die Ergebnisse der Untersuchungen  
zu berichten, sobald diese vorliegen.“

„SenUVK  
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 17.03.2021 eine aktualisierte  
Verkehrsprognose für den Straßenverlauf der Leipziger Straße vom Potsdamer Platz bis zum  
Roten Rathaus für die Zeit nach der Corona-Pandemie nach Verkehrsarten getrennt und unter  
Einbeziehung der autofreien Friedrichstraße aufzuliefern. Weiter wird um die Vorlage der  
Kosten-Nutzenanalyse für die Straßenbahn an dieser Stelle gebeten.“

## Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Alle Teilabschnitte, und zwar Teilabschnitt 1 (Alexanderplatz bis Molkenmarkt), 2 (Molkenmarkt bis Spittelmarkt), 3 (Spittelmarkt bis Charlottenstraße in zwei Varianten), 4 (Charlottenstraße bis Potsdamer Platz in zwei Varianten) und 5 (Potsdamer Platz bis Kulturforum) sind abschließend bearbeitet. Die Vorplanung befindet sich zurzeit in der finalen Durchsicht durch die Projektbeteiligten.

Für den Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke und der Spittelmarktbrücke in bisheriger Lage ist zurzeit eine Senatsvorlage im Mitzeichnungsvorgang. Mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen werden für die Mitzeichnung zurzeit noch Abstimmungen geführt. Die Senatsverwaltung für Finanzen sowie die Senatsverwaltung für Kultur und Europa haben bereits mitgezeichnet. Zur Gestaltung der Neuen Gertraudenbrücke ist analog zur Mühlendammbrücke ein Wettbewerb sowie Öffentlichkeitsbeteiligung geplant. Ebenso wie die Mühlendammbrücke soll die Gertraudenbrücke verkehrswendetauglich werden.

Der Gesamtzeitplan für die Vorplanung sieht die Fertigstellung weiterhin bis zum Ende des zweiten Quartals 2021 vor, die Streckeneröffnung ist für Mitte 2028 geplant.

Eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung ist für Ende des zweiten Quartals 2021 geplant. Das Format der Veranstaltung ist abhängig vom Pandemieverlauf.

Die Verkehrsuntersuchung, die sich unter anderem auch mit Varianten zur Gestaltung des schmalen Abschnitts der Leipziger Straße befasst, ist noch nicht abgeschlossen. Nach Fertigstellung der Verkehrsuntersuchung lässt sich ableiten, wieviel Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von der Fahrspuranzahl künftig im Zuge der Leipziger Straße noch möglich wäre.

Eine Berücksichtigung des Modellversuchs „Verkehrsberuhigung Friedrichstraße von Französische Straße bis Leipziger Straße“ wäre den Betrachtungen zu unterstellen, wenn der Modellversuch zu einer dauerhaften Maßnahme werden würde. Derzeit handelt es sich um einen zeitlich befristeten Versuch bis 31.10. 2021.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde 2014 abgeschlossen, um eine „Ob-Entscheidung“ zur Weiterführung der Planungen für eine Straßenbahn zu ermöglichen. Die weitergeführte und verfeinerte Planung berücksichtigt die in der Zwischenzeit veränderten Rahmenbedingungen, wie z.B. die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit (gemäß Personenbeförderungsgesetz, PBefG) oder Anforderungen, die sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ergeben. Dies ist notwendig, damit für das Planfeststellungsverfahren die zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Rahmensetzungen berücksichtigt werden können. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wird vertraulich zur Einsichtnahme im Datenraum des Abgeordnetenhauses zur Verfügung gestellt.

SenUVK wird dem Hauptausschuss bei Vorliegen weiterer Ergebnisse der Untersuchungen unaufgefordert berichten.

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz