

1582

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr

19. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 14. Dezember 2017
Drucksache Nr. 18/0700 (II.B.45), Auflagenbeschlüsse 2018/2019

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54220 - Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr -

Ansatz 2017:	500.000,00 €
Ansatz 2018:	7.300.000,00 €
Ansatz 2019:	10.900.000,00 €
Ist 2017:	330.886,74 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 26.10.2018):	61.949,25 €

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, den Hauptausschuss zu dem Titel 0730/54220 ‚Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr‘ halbjährlich, erstmals zum 30. November 2018, über die Umsetzung und den aktuellen Fortschritt der Planungen qualifiziert zu unterrichten.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Die aus dem Kapitel 0730 Titel 54220 finanzierten Untersuchungen dienen u.a. der Prüfung der Wirtschaftlichkeit sowie der Trassenbewertung und somit der Vorbereitung der politischen Entscheidung vor einer Realisierung. Planungsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung von Planfeststellungsvorhaben sowie die Umsetzung der schienengebundenen Vorhaben werden nicht aus dem Titel bestritten. Gleiches gilt für Planungsleistungen der Deutschen Bahn, die im Vorgriff auf Bauvorhaben durchgeführt werden und vom Land zu finanzieren sind.

Aus diesem Titel werden derzeit die folgenden Untersuchungen finanziert:

- ÖPNV-Anbindung und -Erschließung des Wohnungsbaustandorts Blankenburger Süden
- Straßenbahnverbindung Warschauer Straße – Hermannplatz
- Verkehrliche Untersuchung „Entwicklungsband West“ und weitere Untersuchungen zum Thema Gartenfeld/Wasserstadt Spandau
- Straßenbahntangente Pankow - Heinersdorf - Weißensee
- Variantenuntersuchung für eine Straßenbahnverlängerung über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus
- Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz
- Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030 (siehe untenstehenden Hinweis)
- Nutzen-Kosten-Untersuchung zur S21
- Machbarkeitsuntersuchung Verlängerung von U-Bahn-Strecken

Die Arbeitsschritte für derartige Untersuchungen sind üblicherweise identisch:

- Verkehrsmittelvergleich
- Trassenbewertung
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Die Ausgaben für die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ werden aus den für den Doppelhaushalt in diesem Titel bereit gestellten Mitteln finanziert. Allerdings erfolgt eine Finanzierung der Planungsleistungen bei der Deutschen Bahn AG aus haushaltssystematischen Gründen aus dem Kapitel 0730 - Verkehr, Titel 68235 - Zuschuss an die Deutsche Bahn aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubaustrecken. Die Ausgaben wurden im Wege der Deckungsfähigkeit umgebucht.

Der Fortschritt der einzelnen Projekte stellt sich wie folgt dar:

ÖPNV-Anbindung und -Erschließung des Wohnungsbaustandorts Blankenburger Süden

Der Verkehrsmittelvergleich ist abgeschlossen: Die Straßenbahn bietet im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (Bus, U-Bahn, S-Bahn) die ideale Kapazität, ist vergleichsweise kostengünstig und schneller als eine S- oder U-Bahn zu realisieren.

Die Trassenbewertung ist abgeschlossen: Für die Ermittlung der Streckenführung wurden im Rahmen der Grundlagenermittlung alle denkbaren Alternativen anhand eines umfänglichen Kriterienkatalogs gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik bewertet.

Die planerisch zu bevorzugende Variante der Streckenführung für die Straßenbahnneubaustrecke zum Blankenburger Süden verläuft über die Ortsmitte Heinersdorf.

Die Wirtschaftlichkeit der unter den aktuellen Anforderungen und Planungsannahmen bevorzugten Variante wurde nachgewiesen.

Sonstiges: Es wurde verabredet, nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen zum Wohnungsbauvorhaben „Blankenburger Süden“ einen Senatsbeschluss für alle erforderlichen Maßnahmen und damit auch zur Einleitung der weiteren Planungsschritte (Vorplanung,

Einleitung Planfeststellungsverfahren etc.) in Zusammenhang mit der Entscheidung für die Realisierung des Wohnungsbaustandorts herbeizuführen.

Die Trasse ist grundsätzlich mit den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen entwickelten Flächenszenarien kompatibel. Im Sinne einer integrierten Planung soll die planerisch zu bevorzugende Variante der Straßenbahn das Rückgrat für den städtebaulichen Wettbewerb bilden. Die weitere Vorbereitung der Umsetzung der Straßenbahnstrecke erfolgt im Anschluss an den Wettbewerb und idealerweise integriert in die städtebauliche Detailplanung.

Straßenbahn Warschauer Straße – Hermannplatz

Die Untersuchungen für eine Straßenbahnverlängerung vom S- und U-Bf. Warschauer Straße bis zum U-Bf. Hermannplatz haben im April 2018 begonnen.

Der Verkehrsmittelvergleich ist abgeschlossen: Das Verkehrsmittel Straßenbahn ist das am besten geeignete Verkehrsmittel für diesen Korridor, um die zu erwartenden Verkehrsströme abzuwickeln.

Die Trassenbewertung ist in Arbeit: Zurzeit werden für die Strecke, die die Spree und den Landwehrkanal bzw. den Neuköllner Schifffahrtskanal quert, verschiedene mögliche Trassenführungen untersucht und anhand eines umfänglichen Kriterienkatalogs gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik bewertet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen stehen aus: Für die Ermittlung der planerisch bevorzugten Variante muss der volkswirtschaftliche Nutzen bzw. die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nachgewiesen werden.

Sonstiges: Im Zusammenhang mit der Straßenbahnnetzerweiterung wird eine Akteursrunde, zu der lokale Multiplikatoren, Interessenvertreterinnen und -vertreter sowie Expertinnen und Experten aus dem "Einzugsgebiet" des Straßenbahnneubauvorhabens eingeladen sind, am 30. Oktober 2018 stattfinden. Der BürgerInnendialog mit anschließender zweiwöchiger Online-Beteiligung auf der Webseite [mein.berlin.de](https://www.berlin.de/senuvk/resources/aktuell/kalender/kalender_detail.php?date=11-2018&selection=tag&selection_start=15&id=5233) ist im November 2018 vorgesehen – link unter: https://www.berlin.de/senuvk/resources/aktuell/kalender/kalender_detail.php?date=11-2018&selection=tag&selection_start=15&id=5233.

Verkehrliche Untersuchung „Entwicklungsband West“

Im Dezember 2016 startete die Untersuchung zum Entwicklungsband West. Gegenstand ist es, die Anbindung und die verkehrliche Erschließung dieses Raumes zu überprüfen und weiter zu entwickeln. Hierbei geht es um die Analyse der derzeitigen Verkehrssituation, die Identifikation von Defiziten und die Erarbeitung von Maßnahmen im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts.

Das Entwicklungsgebiet Wasserstadt Oberhavel ist straßenseitig erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt derzeit ausschließlich über den Bus. Die Kapazitäten der Busanbindungen an die Altstadt Spandau sind ausgeschöpft. Mögliche Entwicklungsperspektiven stellen die Trassenfreihaltungen auf der Wasserstadtbrücke bzw. in der Daumstraße für die Straßenbahn, die Flächenfreihaltung der S-Bahntrasse und eine qualitativ hochwertige Zubringeranbindung an die U-Bahnlinie U7 dar. Die bisherigen Überlegungen zur Verkehrserschließung bedürfen einer Weiterentwicklung bei der Ausgestaltung der Planungen zum Innovationscampus Siemensstadt.

Die Insel Gartenfeld wird derzeit nicht durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV erschlossen. Die Flächen für den Wohnungsbau liegen je nach Lage etwa ein bis zwei Kilometer vom nächstgelegenen U-Bahnhof Paulsternstraße entfernt. Straßenseitig besteht die Erschließung heute nur über die Gartenfelder Straße, die die Insel im Osten in Nord-Süd-Richtung kreuzt.

Bei der ÖPNV-Netzbetrachtung wurden verschiedene Szenarien betrachtet. Übergeordnetes Ziel der jeweiligen Maßnahmen ist die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots. Neben der Verkürzung der Reisezeit soll auch auf den als überlastet identifizierten Streckenabschnitten eine höhere Kapazität bereitgestellt werden, die nicht nur das Zusatzaufkommen bis 2030 bewältigen kann, sondern auch eine Verbesserung für die Bestandsnutzer mit sich bringt. Dabei wurde einerseits die Verdichtung des bestehenden Busangebotes untersucht, aber auch schienengebundene Infrastrukturmaßnahmen wie die Einrichtung einer S-Bahn-Verbindung sowie alternative Konzepte für die Einführung einer Straßenbahnverbindung untersucht.

Die Erkenntnisse aus der Untersuchung bieten eine Ausgangsbasis für eine Entscheidung bezüglich einer schienenseitigen Erschließung des Areals, das im Koalitionsvertrag nicht hinsichtlich einer SPNV- bzw. Straßenbahnanbindung benannt ist. Sie sind unter Berücksichtigung der verkehrlichen Erschließung der Wohnungsbauvorhaben und der Planungen zum Innovationscampus Siemens fortzuschreiben.

Straßenbahntangente Pankow - Heinersdorf - Weißensee

Die Untersuchungen für die Straßenbahntangentialstrecke von Pankow über Heinersdorf nach Weißensee haben im Mai 2018 begonnen.

Der Verkehrsmittelvergleich wurde abgeschlossen: Zur grundsätzlichen Absicherung dieses Planungsziels wurde ein Verkehrsmittelvergleich mit dem Ergebnis durchgeführt, dass das Verkehrsmittel Straßenbahn das am besten geeignete Verkehrsmittel für diesen Korridor ist.

Die Trassenbewertung ist in Arbeit: Zurzeit werden für die Strecke verschiedene mögliche Trassenführungen untersucht und anhand eines umfänglichen Kriterienkatalogs gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik bewertet.

Für die zu ermittelnde planerisch bevorzugte Variante muss dann anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden.

Sonstiges: Im Zusammenhang mit der Straßenbahnnetzerweiterung gab es bereits eine Akteursrunde, zu der lokale Multiplikatoren, Interessenvertreterinnen und -vertreter sowie Expertinnen und Experten aus dem "Einzugsgebiet" des Straßenbahnneubauvorhabens eingeladen wurden. Der BürgerInnendialog mit anschließender zweiwöchiger Online-Beteiligung auf der Webseite [mein.berlin.de](https://www.berlin.de/senuvk/resources/aktuell/kalender/kalender_detail.php?date=11-2018&selection=tag&selection_start=7&id=5230) ist im November 2018 vorgesehen – link unter: https://www.berlin.de/senuvk/resources/aktuell/kalender/kalender_detail.php?date=11-2018&selection=tag&selection_start=7&id=5230.

Variantenuntersuchung für eine Straßenbahnverlängerung über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus

Die im Dezember 2014 in Betrieb genommene Verlängerung des Straßenbahnnetzes zum Hauptbahnhof wird künftig bis zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert. Dazu läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren durch die BVG. Für die darüber hinausgehende Verlängerung vom U-Bahnhof Turmstraße bis zum U-Bahnhof Mierendorffplatz bzw. S- und U-Bahnhof Jungfernheide werden derzeit die erforderlichen weiteren Schritte bearbeitet.

Der Verkehrsmittelvergleich ist abgeschlossen: Eine Straßenbahnverbindung wurde für diesen Abschnitt und die Verkehrsströme als am besten geeignet identifiziert.

Die Trassenbewertung ist abgeschlossen: Eine planerisch bevorzugte Trasse wurde bestimmt.

Derzeit wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit der identifizierten Variante durchgeführt.

Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz

Untersuchungen für eine Straßenbahnneubaustrecke über den Potsdamer Platz hinaus bis zum Rathaus Steglitz sind planungsrechtlich erst dann zielführend, wenn die Fragen, die sich derzeit noch bei der Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz ergeben, geklärt sind, siehe auch Bericht SenUVK – IV A 2-1 – vom 13. August 2018, rote Nummer 1426.

Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030
u.a. mit Korridor Berlin-Spandau – Nauen, Potsdamer Stammbahn, Prignitz-Express, Regionalbahnhof Tegel, Nordbahn/Heidekrautbahn, Berlin – Dresden/Rangsdorf, Teilprojekte zum Regionalexpress 1, Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im S-Bahn-Netz mit S-Bahnhof Karmenzer Damm und Ausbau Wannsee-Griebnitzsee

Zu den einzelnen Korridoren und Teilprojekten haben die Projektkonsolidierungen unter Teilnahme der Länder Berlin und Brandenburg, des VBB und der DB stattgefunden. Diese dienten der Erörterung des bisherigen Arbeitsstandes (z.B. vorliegende Studien und Untersuchungen) und der Abstimmung der Randbedingungen (z.B. Abgrenzung des Untersuchungsraums, in Frage kommende Lösungsmöglichkeiten, Wechselwirkungen zu anderen Projekten) für die weitere Arbeit. Die Projektkonsolidierungsphase wurde im Sommer 2018 abgeschlossen. Im Teilprojekt Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im S-Bahn-Netz wurden die zu bearbeitenden über 40 Unterprojekte identifiziert. Die ersten Projektkonsolidierungen der einzelnen Unterprojekte haben zwischenzeitlich ebenfalls begonnen. Parallel werden die Verfahrensschritte und die Zeitplanung bis zur Erarbeitung der jeweiligen Aufgabenstellungen abgestimmt sowie die Einrichtung der einzelnen Arbeits- und Koordinierungsgruppen innerhalb der festgelegten Projektstruktur vorangetrieben.

Im Weiteren wird zur Thematik auf den Bericht SenUVK – IV A 2-4 - vom 07. August 2018, rote Nummer 1221 A, verwiesen.

Nutzen-Kosten-Untersuchung zur S21

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur S21 wurde beauftragt. Derzeit liegen von den Planungsbeteiligten zugeliferte erste zu berücksichtigende Daten und Anforderungen vor, auf deren Grundlage eine Abstimmung über die Eingangsgrößen der Untersuchung stattfindet.

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr - Thema U-Bahn-Planungen

Der Senat wurde im Rahmen des Erarbeitungsprozesses mit einem Abgeordnetenhausauftrag aufgefordert, bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr die politisch diskutierten Erweiterungen des U-Bahn Streckennetzes in Berlin hinsichtlich ihrer verkehrlichen Nutzung zu prüfen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat sich auftragsgemäß (u.a. Senatsbeschluss vom 11.07.2017) im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) mit der Frage der U-Bahn-Netzerweiterungen aufgrund von vorhandenen Vorratsbauten auseinandergesetzt. Die Frage, ob die in dem Abgeordnetenhaus und den Senatsbeschlüssen thematisierten Vorhaben baulich realisierbar sind (bspw. U6-Ausfädelung mit einer Anbindung Urban Tech Republic (UTR) in Abhängigkeit von Wohnungsbau im Schumacher Quartier und bestehendem Tunnel der BAB A 111 oder U7-Anbindung BER), ist derzeit noch offen, aber zunächst zu klären, bevor ggf. weitergehende Schritte wie Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sinnvoll eingeleitet werden könnten. Um diese Aspekte zu überprüfen, wird die Vergabe von Machbarkeitsuntersuchungen vorbereitet.

Weitergehende Untersuchungen, wie sie bspw. im Koalitionsvertrag festgelegt sind oder sich aus einem zu verabschiedenden Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr ergeben, werden sukzessive in die Betrachtungen einbezogen. Dies betrifft bspw. die Anbindung des Schumacher Quartier bzw. der UTR, die 2019 begonnen werden soll.

Die Stellen, die aus der Dienstkräfteanmeldung für den Doppelhaushaltsplan 2018/2019 bewilligt wurden, sind besetzt und betreuen die o.g. Straßenbahnvorhaben.

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz