

1582 A

An die

Vorsitzende 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

41. Sitzung des Hauptausschusses am 05. Dezember 2018
Bericht SenUVK – IV A WB ÖV - vom 2. November 2018, rote Nr. 1582

Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr –

Ansatz 2018:	7.300.000,00 €
Ansatz 2019:	10.900.000,00 €
Ist 2018:	286.708,54 €
Verfügungsbeschränkungen:	400.000,00 €
Aktuelles Ist (Stand 04.04.2019):	12.544,00 €

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 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 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.

Die o.g. Verfügungsbeschränkung über 400.000,00 € besteht zum Ausgleich von außerplanmäßigen Ausgaben im neuen Titel 68234 im Kapitel 0730 (Zuschüsse für Planungsleistungen) Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn. Die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn ist planfestgestellt, eine Finanzierung aus dem hier berichtsgegenständlichen Kapitel 0730 Titel 54220 erfolgt nicht.

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 umfangreichen 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.

Die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Straßenbahnverlängerung M2 wurden am 07.02.2018 im Forum Blankenburger Süden durch den damaligen Staatssekretär für Verkehr, Herrn Kirchner sowie das beauftragte Verkehrsplanungsbüro präsentiert. Die Ergebnisse wurden zudem in der Auftaktarena am 03.03.2018 vorgestellt und anschließend im Internet veröffentlicht.

Im 2. Quartal 2019 sollen die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer zur Verkehrserschließung Blankenburg stattfindenden Öffentlichkeitsveranstaltung über die Ergebnisse Straßenbahnanbindung Blankenburger Süden informiert werden. Neue Erkenntnisse im Vergleich zu 2018 liegen nicht vor.

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 steht vor dem Abschluss. Für die Strecke, die die Spree und den Landwehrkanal bzw. den Neuköllner Schiffahrtskanal quert, wurden verschiedene mögliche Trassenführungen untersucht und anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik bewertet.

Für die Ermittlung der planerisch zu bevorzugenden Variante muss der volkswirtschaftliche Nutzen bzw. die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nachgewiesen werden. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist derzeit in Bearbeitung.

Sonstiges: Im Zusammenhang mit der Straßenbahnnetzerweiterung fand am 30. Oktober 2018 eine Akteursrunde statt, zu der lokale Multiplikatoren, Interessenvertreterinnen und -vertreter sowie Expertinnen und Experten aus dem "Einzugsgebiet" des Straßenbahnneubauvorhabens eingeladen waren. Der öffentliche BürgerInnen-dialog für alle Interessierten wurde am 15. November 2018 durchgeführt. Anschließend war eine zweiwöchige Online-Beteiligung auf der Webseite mein.berlin.de möglich. Die Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung wurden dokumentiert. Die Ergebnisse fließen in die erste Stufe der Trassenbewertung ein.

Die Präsentation und das Protokoll der Veranstaltung mit den dokumentierten Fragen und Anregungen, einschl. Foto-Dokumentation aus der Veranstaltung wurden auf der Website der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Verfügung gestellt – Link unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_hermannplatz.shtml.

Fragen aus dem Beteiligungsprozess und Antworten der SenUVK werden derzeit bearbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt auf der Website der SenUVK veröffentlicht.

Verkehrliche Untersuchung „Entwicklungsband West“

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

Im Oktober 2018 wurde im Zuge der Entscheidung zur Ansiedlung des Siemens-Innovationscampus vereinbart, die Siemensbahn wieder aufzubauen und in Betrieb zu nehmen.

Hiermit sind Überlegungen zur Straßenbahnerschließung zurückgestellt. Die neuen Rahmenbedingungen machen neue Untersuchungen erforderlich.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie die Entwicklungsgebiete Insel Gartenfeld und Wasserstadt Oberhavel im Schienenverkehr erschlossen werden können. In der ersten Stufe der Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn ergäbe sich die Möglichkeit, bereits die Insel Gartenfeld direkt an das S-Bahn-Netz anzuschließen. Die Weiterführungsmöglichkeit in die Wasserstadt Oberhavel und auf die westliche Havelseite nach Hakenfelde wird für eine zweite Stufe in Betracht gezogen.

Die Vorplanungen zur Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn findet aufgrund des inhaltlichen Bezugs zur S-Bahn-Weiterentwicklung im Projekt i2030 statt, wodurch auch die Planungskompetenzen der Deutschen Bahn in Anspruch genommen werden können. In den weiteren Planungsphasen soll die Siemensbahn als eigenes Projekt weitergeführt werden.

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 steht vor dem Abschluss. Für die Strecke wurden verschiedene mögliche Trassenführungen untersucht und anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik bewertet.

Für die zu ermittelnde planerisch zu bevorzugende Variante muss dann anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist derzeit in Bearbeitung.

Sonstiges: Im Zusammenhang mit der Straßenbahnnetzerweiterung gab es am 8. Oktober 2018 eine Akteursrunde, zu der lokale Multiplikatoren, Interessenvertreterinnen und -vertreter sowie Expertinnen und Experten aus dem "Einzugsgebiet" des Straßenbahnneubauvorhabens eingeladen wurden. Der öffentliche BürgerInnendialog für alle Interessierten mit anschließender zweiwöchiger Online-Beteiligung auf der Webseite mein.berlin.de wurde am 7. November 2018 durchgeführt. Die dokumentierten Fragen und Anregungen aus der Veranstaltung sowie die Hinweise aus dem nachfolgenden 14-tägigen Online-Dialog sind in die erste Stufe der Trassenbewertung eingeflossen. Das Protokoll der Veranstaltung, einschließlich Foto-Dokumentation, wurde im Internet veröffentlicht – Link unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_pankow_weisensee.shtml. Fragen aus dem Beteiligungsprozess und Antworten der SenUVK werden derzeit bearbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt auf der Website der SenUVK veröffentlicht.

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 erfolgen derzeit abschließende Arbeiten.

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

Die Trassenbewertung steht vor dem Abschluss. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit und der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der identifizierten Variante wird derzeit abgeschlossen.

Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz

Untersuchungen für eine Straßenbahnneubaustrecke über den Potsdamer Platz hinaus bis zum Rathaus Steglitz sind erst dann zielführend, wenn das derzeit in Umsetzung befindliche Vorläuferprojekt zur Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz eine hinreichende Planungstiefe erreicht hat.

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 (u.a. einschließlich S-Bahnhof Kamenzer Damm) und Ausbau Wannsee-Griebnitzsee

Zu den Korridoren und Teilprojekten haben die Projektkonsolidierungen unter Teilnahme der Länder Berlin und Brandenburg, des VBB und der DB stattgefunden und sind abgeschlossen. Für die S-Bahn gab und gibt es aufgrund der Vielzahl von ca. 40 Projekten hierzu Termine im 4. Quartal 2018 und im ersten Halbjahr 2019.

Die Projektkonsolidierungen dienen 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.

Für den Korridor Heidekrautbahn wurde am 10.01.2019 eine Planungsvereinbarung für die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke zwischen den Ländern Berlin, Brandenburg und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) abgeschlossen und somit die nächste Planungsphase begonnen.

Weiterhin gibt es im Rahmen von i2030 ein Teilprojekt „Metropolraumstudie“, welches dem Zweck dient, alle Korridore und Teilprojekte nach einem einheitlichen Schema zu bewerten und somit eine Variantenabschichtung und schließlich auch Korridorpriorisierung vornehmen zu können. Ein weiterer Teil dieser Studie ist die Prüfung der gesamtheitlichen Fahrplanverträglichkeit aller Korridore und Teilprojekte.

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.

Machbarkeitsuntersuchung U-Bahn-Netzerweiterung

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, ist derzeit noch offen. Bevor ggf. weitergehende Schritte wie Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen eingeleitet werden, wird daher die Machbarkeit geprüft.

In 2018 wurde die BVG beauftragt, die Machbarkeit für folgende neue U-Bahn-Abschnitte zu prüfen:

- U6-Anbindung der Urban Tech Republic (UTR),
- Verlängerung der U7 in Richtung Bahnhof Schönefeld/BER (in drei Ausbaustufen),
- Verlängerung der U8 in das Märkische Viertel.

Ergebnisse dazu werden im Laufe des Jahres erwartet.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz