

An die
Vorsitzende des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über
Senatskanzlei - G Sen -

1582 E

**Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr
hier: Straßenbahnneubaumaßnahmen und U-Bahnplanung**

57. Sitzung des Hauptausschusses am 27. September 2019
Bericht SenUVK – IV A WB ÖV – vom 10. Mai 2019, rote Nr. 1582 A

63. Sitzung des Hauptausschusses vom 13. November 2019
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 Fe – vom 25. Oktober 2019, Bericht 34 und 35, rote Nr. 2564

66. Sitzung des Hauptausschusses am 29. November 2019
Bericht SenUVK – IV A 2-6 - vom 5. November 2019, rote Nr. 1582 B

51. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Dezember 2019
- Drucksache Nr. 18/2400 (B.38) Auflagenbeschlüsse 2020/2021

77. Sitzung des Hauptausschusses am 26. August 2020
Bericht SenUVK – IV A 2-FN – vom 7. April 2020, rote Nr. 1582 C

Kapitel 0730 – Verkehr –
Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr –

Ansatz 2019:	10.900.000,00 €
Ansatz 2020:	6.750.000,00 €
Ansatz 2021:	6.700.000,00 €
Ist 2019:	450.814,36 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 14.08.2020):	136.468,69 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss zum September 2020 zum Fortgang der Untersuchungen hinsichtlich der Straßenbahnneubaumaßnahmen und weiteren U-Bahnplanung zu berichten und eine Einschätzung hinsichtlich des 200-Kilometer-Plans abzugeben.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Straßenbahnneubaumaßnahmen:

Von den einzelnen aktuell verfolgten Straßenbahnprojekten ist Folgendes zu berichten:

Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden:

Es wird auf die Darstellung im Bericht mit der roten Nr. 1582 C verwiesen. Darüber hinaus ist Folgendes zu berichten:

Der Senat hat nach Abschluss der Grundlagenuntersuchung und der Identifizierung einer planerisch zu bevorzugenden Variante am 09.06.2020 die Fortsetzung der Planungen beschlossen. Damit kann die vorliegende Grobplanung weiter konkretisiert werden und eine genaue Trassierung festgelegt werden. Die damit ermöglichte Konkretisierung der Trassenplanung trägt dazu bei, die Sorgen und Unsicherheiten der Betroffenen, insbesondere in der Erholungsanlage Blankenburg, zu klären. Denn erst mit Einstieg in die weiteren Planungsphasen kann zu tatsächlichen Betroffenheiten eine valide Aussage getroffen werden.

Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße – Jungfernheide

Es wird auf die Darstellung im Bericht mit der roten Nr. 1582 C verwiesen. Darüber hinaus ist Folgendes zu berichten:

Die BVG wurde mit Auftragsschreiben vom 27.05.2020 mit der Aufnahme der weiteren Planungsschritte Vorplanung und Entwurfsplanung beauftragt. Mit diesen nun beginnenden Schritten wird die konkrete Trassierung in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens detailliert ausgearbeitet.

Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz

Es wird auf die Darstellung im Bericht mit der roten Nr. 1582 C verwiesen. Neue Erkenntnisse liegen nicht vor.

Straßenbahntangente Pankow – Heinersdorf – Weißensee

Es wird auf die Darstellung im Bericht mit der roten Nr. 1582 C verwiesen. Neue Erkenntnisse liegen nicht vor.

Straßenbahnneubaustrecke Jungfernheide – UTR

Der Trassenvergleich und der Verkehrsmittelvergleich für diese Straßenbahnverbindung liegen in Entwurfsfassung vor und befinden sich gegenwärtig in Abstimmung.

U-Bahnplanung:

Es wird auf die Darstellung im Bericht mit der roten Nr. 2592 A verwiesen, mit der dem Hauptausschuss die

- Machbarkeitsstudie Abzweiglinie U65 zum ehemaligen Flughafen TXL (Urban Tech Republic),
- Machbarkeitsstudie Verlängerung der U-Bahnlinie U7 zum S-Bahnhof Schönefeld,
- Machbarkeitsstudie Verlängerung der U-Bahnlinie U8 in das Märkische Viertel

vertraulich zur Einsichtnahme im Datenraum übermittelt wurden.

Darüber hinaus ist Folgendes zu berichten:

Die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U7 für den Abschnitt vom U-Bahnhof Schönefeld bis zum U-Bahnhof BER soll in Kürze von der BVG vorgelegt werden.

Für die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U7 vom U-Bahnhof Rathaus Spandau zur Heerstraße hat die BVG eine Bearbeitungszeit bis Oktober 2020 avisiert.

200-Kilometer-Plan U-Bahn:

Der 200-Kilometer-Plan zu Erweiterungen des Berliner U-Bahnnetzes stellte das Leitbild der U-Bahn-Planung des Senats von Berlin (West) in den 1950er Jahren dar. Dieser Plan bildete ein langfristiges strategisches Ziel und beinhaltete zahlreiche mögliche Netzerweiterungen in beiden Hälften der damals geteilten Stadt. Da jedoch kein Senats- oder Abgeordnetenhausbeschluss für das gesamte Konzept vorliegt, wurde der Plan laufend fortgeschrieben und an aktuelle Bedürfnisse angepasst.

Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten wurden die Planungen des Westberliner Senats und des Ostberliner Magistrats in der Gesamtstadt zusammengeführt, so u.a. für die stadtplanerische, städtebauliche oder verkehrliche Entwicklung Berlins. Im Ergebnis dessen wurde beispielsweise 1994 ein neuer Flächennutzungsplan Berlin (FNP) beschlossen. Der 200 km Plan für den Ausbau des U-Bahnnetzes wurde bereits zu diesem Zeitpunkt nicht mehr verfolgt. Vielmehr wurden Planungen, für die Konsens bestand, in Flächensicherungen über den FNP überführt und gelten in Bezug auf die U-Bahn-Planung bis heute und weiterhin.

Teile des 200 km-Plans wurden bis heute mit teilweise großem zeitlichen Abstand schrittweise realisiert. Dies betrifft:

- U2: Vinetastraße – Pankow (2000)
- U5: Alexanderplatz – Hauptbahnhof (2009-2020)
- U6: Tempelhof – Alt-Mariendorf (1966)
- U6: Seestraße – Alt-Tegel (1953-1958)
- U7: Grenzzallee – Rudow (1963-1972)
- U8: Osloer Straße – Residenzstraße (1973-1994)
- U8: Leinestraße – Hermannstraße (1996)
- U9: Osloer Straße – Rathaus Steglitz (1961-1974)

Aufgrund der damals noch bestehenden Zusammenarbeit zwischen BVG (West) und BVG (Ost) waren die Pläne zwischen beiden Stadthälften abgestimmt. Dennoch wurden die Vorhaben des 200-Kilometer-Plans in Ostberlin nicht umgesetzt. Der Ausbau des Ostberliner Straßenbahnnetzes deckt sich jedoch teilweise mit den Vorhaben des 200-Kilometer-Plans. Auf den betreffenden Abschnitten hat sich die Straßenbahn als geeignetes Verkehrsmittel im Zeitverlauf etabliert. Andere Strecken wiederum wurden erst später als Straßenbahnstrecken errichtet. Folgende heutige bzw. geplante Straßenbahnlinien bedienen Strecken, die im 200-Kilometer-Plan als U-Bahn vorgesehen waren:

- M10: Warschauer Straße – Frankfurter Tor (frühere Planung U1)
- M17: Friedrichsfelde – Karlshorst (verändert; frühere Planung U5)
- M10: Hauptbahnhof – Turmstraße – Jungfernheide (Flächenfreihaltung U5)

Andere Streckenabschnitte wurden nicht realisiert. Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Ein gewichtiger Grund war die 1984 erfolgte Übernahme der Betriebsrechte der Berliner S-Bahn in Berlin (West) von der Deutschen Reichsbahn durch die BVG. Diese Übereinkunft ermöglichte die Einbeziehung der S-Bahn in die Stadtentwicklung, sodass mögliche parallele Führungen einer U-Bahn zu bestehenden S-Bahn-Strecken nicht mehr wirtschaftlich umsetzbar waren. Einzelne

Planungen sind nicht mehr in dem damals angenommenen Maße zielführend, da sich die Verkehrsströme in der Stadt auf anderen Wegen verteilen. Zudem ergaben sich als Folge aus Mauerbau und Wiedervereinigung gegenüber den 1950er Jahren grundlegend veränderte Siedlungs- und Zentrenentwicklungen und damit teilweise grundlegend andere Nachfrageparameter als in der damaligen Entstehungszeit des 200-Kilometer-Plans zu erwarten waren.

Für folgende Abschnitte aus dem 200-Kilometer-Plan werden über den FNP (Januar 2020) weiterhin Flächen für eine eventuelle spätere Realisierung gesichert:

- U1: Uhlandstraße - Adenauerplatz
- U3 Krumme Lanke – Mexikoplatz
- U9: Rathaus Steglitz – Lankwitz, Kirche
- U10 (Planungsname): Lichterfelde, Drakestraße – Weißensee

Der Berliner Senat verfolgt das Ziel einer klimafreundlichen und gleichwertigen Mobilität für Berlin, um den Verkehrsfluss zu verbessern und gleichzeitig die unerwünschten Folgen des Verkehrs zu begrenzen. Aus diesem Leitbild und den gegenwärtigen Herausforderungen der wachsenden Stadt heraus werden aktuell notwendige Maßnahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung in der Gesamtstadt hergeleitet. Hierbei werden auch bestehende ältere Planungen – wie beispielsweise U-Bahn-Planungen – regelmäßig geprüft, gegebenenfalls weiterverfolgt oder durch aktuell dringlichere Vorhaben ersetzt. Die aktuell prioritären Planungen finden sich im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans (NVP) 2019-2023.

Mit den Erkenntnissen aus den bereits erstellten und den noch vorzulegenden U-Bahn-Machbarkeitsstudien wird der Senat über das weitere Vorgehen beraten.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz