

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 10. Januar 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2007) und **Antwort**

Mutwillige Verzögerung des Baus der Straßenbahnstrecke zum neuen Hauptbahnhof

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

Frage 1: erinnert sich der Senat, dass 1993 - also vor dreizehn Jahren - die Verkehrsplanungen für den Zentralen Bereich feststanden und der Standort für den neuen Berliner Hauptbahnhof festgelegt wurde?

Antwort zu 1.: Für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich erging im September 1995 der Planfeststellungsbeschluss, womit auch der Standort des neuen Hauptbahnhofs und die verkehrliche Anbindung der Fernbahn, der U 5 und der B 96 an den Bahnhof festgelegt war.

Frage 2: erinnert sich der Senat, dass er mehrfach öffentlich die Deutsche Bahn gedrängt hat, den Bau des neuen Hauptbahnhofs fristgerecht fertig zu stellen?

Antwort zu 2.: Ja, eine möglichst frühzeitige Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs einschließlich der zugehörigen Bahnanlagen war dem Senat ein stetes Anliegen. Die Umsetzung des „Pilzkonzeptes“ mit dem Hauptbahnhof als zentralem Knotenpunkt war nicht nur für Berlin von besonderer verkehrlicher Bedeutung, sondern auf Grund der damit verbundenen Verbesserungen im Eisenbahnverkehr auch im überregionalen Interesse.

Daneben war der Abschluss der Bauarbeiten im Bahnhofsbereich auch die Voraussetzung zur Weiterentwicklung der Stadtquartiere um den Bahnhof herum und im Spreebogen.

Frage 3: erinnert sich der Senat, dass er es entgegen seiner Sonntagsreden, z.B. hinsichtlich der Verkehrsaufteilung von 80 % zu 20 % zwischen Öffentlichem und Individualverkehr im Zentralen Bereich, nicht vermocht hat, zur Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs weder die U5, die S21 noch die Straßenbahn durch die Invalidenstraße fertig zu stellen, wohl aber den 390 Mio. Euro teuren Autotunnel durch den Tiergarten?

Antwort zu 3.: Die Umsetzung eines Modal-Split-Wertes von 80 % für den Öffentlichen Personennahverkehr und den nicht-motorisierten Verkehr sowie von 20 % für den motorisierten Verkehr im Zentralen Bereich ist nach wie vor verkehrspolitisches Ziel des Senats. Für den Bereich Hauptbahnhof wird dieses Ziel insbesondere mit den angesprochenen Vorhaben schrittweise weiter verfolgt (siehe hierzu auch Antwort auf Fragen 7 und 9).

Frage 4: Was ist an dem Straßenbahnprojekt Invalidenstraße gegenüber dem Autotunnel komplizierter bzw. zeitaufwendiger?

Antwort zu 4.: Die beiden Maßnahmen sind völlig verschieden und basieren auch auf unterschiedlichen Grundlagen und Abhängigkeiten zur Schaffung des Baurechts. Eine Vergleichbarkeit entsprechend der Fragestellung ist deshalb nicht darstellbar.

Frage 5: Ist dem Senat bekannt, dass laut Aussage des ehemaligen VDV-Präsidenten L. in einer öffentlichen Anhörung die Umsetzung eines kompletten Straßenbahnabschnitts in anderen Städten, z.B. in Karlsruhe, etwa vier Jahre benötigt (zwei Jahre Planung, zwei Jahre Bau)?

Antwort zu 5.: Die Aussage des Herrn L. ist nicht bekannt. Bei Straßenbahnvorhaben in Berlin, bei denen mit der Baumaßnahme keine wesentlichen Änderungen der Straßenverkehrsanlagen planfestzustellen waren, konnten etwa gleiche Realisierungszeiträume wie in Karlsruhe erreicht werden.

Frage 6: Wie bewertet der Senat die Nichteinhaltung der öffentlichen Zusage von Verkehrssenatorin Junge-Reyer, die Planfeststellung der Straßenbahn durch die Invalidenstraße spätestens Ende 2006 einzuleiten?

Frage 7: Wann wird die Planfeststellung eingeleitet, wann wird der Bau voraussichtlich begonnen und wann fertiggestellt?

Frage 8: Hält der Senat die Vereinbarung im Koalitionsvertrag, die Straßenbahn durch die Invalidenstraße in der laufenden Abgeordnetenhausperiode fertig zu stellen, überhaupt noch für realistisch?

Antwort zu 6., 7. und 8.: Im Jahr 2006 mussten in Vorbereitung auf die Erstellung der Antragsunterlagen noch wesentliche Grundlagen erarbeitet und Abstimmungen vorgenommen werden. Dazu zählte der Abschluss der Variantenuntersuchungen, die Festlegung der Planfeststellungsgrundlage und des daraus resultierenden Aufbaus der Antragsunterlagen, die Erarbeitung der Leistungsbilder für die Planer und Gutachter, die Vertragsvorbereitungen und schließlich die Beauftragungen. Im Sommer 2006 wurden die im Berliner Straßengesetz § 22 für Planfeststellungsvorhaben vorgeschriebenen Voraussetzungen - Kenntnisnahme des Abgeordnetenhauses und Benehmen mit dem Bezirksamt - eingeleitet. Das nunmehr hergestellte Benehmen zur ausgewiesenen Vorzugsvariante wurde mir mit Schreiben des Bezirksamtes Mitte von Berlin vom 20. Dezember 2006 übermittelt.

Der aktuelle Ablaufplan sieht vor, dass die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im 3. Quartal 2007 erfolgen soll. Die Baudurchführung ist dann im Zeitraum 2009 bis 2011 geplant, sofern keine Verzögerungen durch Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss entstehen. Diese Terminkette wird der Öffentlichkeit in einem weiteren Falblatt zum Ende des ersten Quartals 2007 zur Kenntnis gegeben.

Björnsonstraße - Louise-Schroeder-Platz - Eckernförder Platz	5,4 km	1995/97
Friedrichstraße/Am Weidendamm - Friedrichstraße/Dorotheenstraße	0,8 km	1997
Mollstraße/Otto-Braun-Str. - S+U-Bhf Alex - Hackescher Markt	2,9 km	1998
Revaler Straße - S+U-Bhf Warschauer Str.	0,6 km	2000
Buchholz-Kirche - Buchholz West	1,7 km	2000
Müggelheimer Straße	0,4 km	2000
Bernauer Str.	1,7 km	2006.

Die bereits vor 1989 geplante und 1990 in Betrieb genommene Neubaustrecke Riesaer Straße in Hellersdorf ist hier nicht mit aufgeführt.

Frage 11: Wie viele Straßenbahn-Kilometer zu welchen Kosten wurden unter Rot-Rot in der letzten Legislaturperiode neu gebaut?

Antwort zu 11.: In der letzten Legislaturperiode wurde die Neubaustrecke Bernauer Straße am 28. Mai 2006 in Betrieb genommen. Die Kosten beliefen sich auf 16,5 Mio. €.

Frage 9: Wann wird nach aktuellem Stand mit dem Bau welcher Abschnitte der U5 und der S21 begonnen, wann werden sie fertiggestellt?

Antwort zu 9.: Der U 5-Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor ist im Bau. Nach Aussage der BVG ist der Rohbau voraussichtlich Ende Januar 2008 abgeschlossen, die Inbetriebnahme ist im 4. Quartal 2008 vorgesehen. Für den Abschnitt der U 5 vom Alexanderplatz bis Brandenburger Tor wird sich der Senat bei der Bundesregierung für eine Verschiebung des Baubeginns auf die Zeit nach 2010 einsetzen. Die Fertigstellung dieses Abschnittes ist für spätestens 2020 vorgesehen.

Mit dem Bau der S 21 zwischen dem Nordring und dem Hauptbahnhof wird nach Aussage der Deutsche Bahn AG (DB AG) voraussichtlich noch Ende 2007 begonnen. Die Inbetriebnahme wird im Jahr 2012 erwartet.

Frage 10: Wie viele Kilometer Straßenbahnstrecke wurden seit der Wende neu gebaut?

Antwort zu 10.: Seit 1990 sind insgesamt 13,5 km Neubaustrecken in Betrieb genommen worden:

Frage 12: Wie viele Kilometer Straße bzw. Autobahn zu welchen Kosten (alle Kostenträger) wurden unter Rot-Rot in der letzten Legislaturperiode gebaut?

Antwort zu 12.: Eine Erfassung der Kilometer gebauter Straßen wird in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht durchgeführt, da es sich im Stadtstraßenbereich überwiegend um Grunderneuerungs- und Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz handelt. Im benannten Zeitraum wurden folgende Stadtautobahnabschnitte dem Verkehr übergeben:

Abschnitt A 100/A 113 (neu) von AS Buschkrugallee bis AS Grenzallee/AS Späthstraße
Länge: 2,0 km; Baukosten: 86,9 Mio. €; Inbetriebnahme: 17.04.2004.

Abschnitt A 113 (neu) von AS Späthstraße bis AS Adlershof
Länge: 4,5 km; Baukosten: 75,4 Mio. €; Inbetriebnahme: 01.09.2005.

Der Baubeginn dieser Verkehrsabschnitte war bereits im September 2000.

Weitere Maßnahmen des übergeordneten Straßennetzes:

B 96 - Tunnel Tiergarten-Spreebogen

Gesamtlänge: 2,9 km, davon 2,4 km Tunnel; Baukosten: ca. 390 Mio. €, davon 50,2 % GVFG, 46,6 % Hauptstadtmittel, 3,2 % Land Berlin; Baubeginn: 1995; Inbetriebnahme: März 2006.

Tangentiale Verbindung Ost (TVO) von An der Wuhlheide bis Glienicker Weg

Gesamtlänge: ca. 2,1 km; Baukosten: ca. 50 Mio. €, davon 75 % EFRE-Förderung;

Baubeginn: 2000; Verkehrseröffnung 1. BA bis Oberspreestraße: Oktober 2002,

Verkehrseröffnung 2. und 3. BA bis Glienicker Weg: Ende 2007.

Daneben sind z. B. in Entwicklungsgebieten und im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel" auch Stadtstraßen neu gebaut worden. Eine lückenlose Auflistung aller Straßen- ausbau- oder Neubaumaßnahmen ist mit dem im Rahmen einer Kleinen Anfrage üblichen Aufwand nicht zu leisten, da alle Bezirke, mehrere Dienststellen verschiedener Hauptverwaltungen und Entwicklungsträger in die Beantwortung einzubinden wären. Der Senat bittet um Verständnis dafür, dass er in Anbetracht des damit verbundenen hohen Verwaltungsaufwandes davon abgesehen hat.

Berlin, den 02. Februar 2007

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Februar 2007)