

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 17. November 2009 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. November 2009) und **Antwort**

Gesamtverkehrsprognose 2025

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

Frage 1: Treffen Informationen zu, dass die Prognose-daten im Rahmen der Bedarfsermittlung für den Ausbau der Invalidenstraße und der Ost-West-Trasse laut Planfeststellungsverfahren mit der Verkehrsprognose 2025 abgeglichen worden ist?

Antwort zu 1: Nein.

Die Gesamtverkehrsprognose (GVP) 2025 liegt derzeit noch nicht in der Form vor, dass konkrete Belegungszahlen für den Gesamttraum Berlin zur Verfügung gestellt werden können.

Für den Prognosehorizont 2025 wurde daher für das fast abgeschlossene Planfeststellungsverfahren Invalidenstraße eine spezielle Trendabschätzung zur Plausibilitätskontrolle auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose für die planfestzustellende Variante erarbeitet.

Das Planfeststellungsverfahren Ost-West-Trasse hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen anderen Planungsstand und soll erst nach Vorliegen der Gesamtverkehrsprognose (GVP) fortgeführt werden.

Frage 2: Wie ist zu erklären, dass laut Aussagen bei der Erörterung der Einwendungen gegen die A100 die Daten aus der Gesamtverkehrsprognose 2025 für die A100 nicht verwertbar sind, diese aber in anderen Planfeststellungsverfahren verwendet wurden?

Antwort zu 2: Die Gesamtverkehrsprognose 2025 lag zur Erörterung der A 100 noch nicht abschließend vor. Eine Endabnahme der GVP 2025 ist damit noch nicht erfolgt. Vor diesem Hintergrund konnte die GVP 2025 bislang auch nicht in anderen Planfeststellungsverfahren verwendet werden.

Frage 3: Weshalb hat der Senat die Gesamtverkehrsprognose nicht rechtzeitig vor Beginn des Planfeststel-

lungsverfahrens für die A100 in Auftrag gegeben, um sich in seinen Planungen darauf beziehen zu können?

Antwort zu 3: Die Gesamtverkehrsprognose 2025 für die beiden Länder Berlin und Brandenburg wurde im Jahr 2006 in Auftrag gegeben. Die Zielstellung war, eine für beide Länder aufeinander abgestimmte Verkehrsprognose zu erarbeiten. Das Projekt sollte im Jahr 2008 abgeschlossen werden, so dass die Ergebnisse dann für die diversen laufenden Verfahren hätten Berücksichtigung finden können. Die Bearbeitung hat sich allerdings aus unterschiedlichen Gründen verzögert (verzögerte Bundesprognose für den Fernverkehr, aktualisierte Erkenntnisse aus Bevölkerungsprognosen, sehr hohe Komplexität der GVP, unvorhergesehene technische Anforderungen).

Eine Gesamtverkehrsprognose kann für kein Verfahren direkt verwendet werden. Aufbauend auf Gesamtverkehrsprognosen sind für jedes Vorhaben objektkonkrete Prognosen zu erarbeiten, die den tatsächlichen kleinräumigen Situationen Rechnung tragen.

Frage 4: Wurde mit den Gutachtern, die die Verkehrsprognose erstellt haben, eine Honorierung nach Stunden-sätzen oder für das Gesamtergebnis vereinbart?

Frage 5: Welche Kosten sind durch die Verkehrsprognose 2025 entstanden bzw. werden durch sie entstehen?

Antwort zu 4 und 5: Die Kosten für die Gesamtverkehrsprognose Brandenburg Berlin 2025 betragen rund 250.000 € Davon entfallen auf das Land Brandenburg 45 % und auf das Land Berlin 55 %.

Im Dienstleistungsauftrag sind Leistungen verabredet worden. Die Honorierung erfolgt pauschal auf der Basis der zu erbringenden Leistungen.

Nur bei zusätzlichen Leistungen sind auch Änderungen der Kosten in Form von Nachträgen gerechtfertigt. Im Rahmen der Bearbeitung wurden zusätzliche Leistungen

(z.B. durch verschiedene Sonderauswertungen und ergänzende Untersuchungen) in Höhe von 40.000 € in Form eines Nachtrages verabredet. Für diesen Nachtrag gilt die gleiche o.g. Kostenaufteilung zwischen den Ländern.

Frage 6: Treffen Informationen zu, dass wegen der nicht rechtzeitig zur Verfügung stehenden Gesamtverkehrsprognose 2025 für das Planfeststellungsverfahren der A100 die Verkehrsmanagementzentrale Aufträge für objektbezogene Einzelprognosen erhalten hat?

Antwort zu 6: Nein, die Erstellung der verkehrlichen Begründung und der objektkonkreten Verkehrsprognose ist in jedem Fall Teil der Aufgabenstellung für den Vorhabensträger und unabhängig vom Vorliegen der Gesamtverkehrsprognose.

Frage 7: Wenn ja, wer kommt für den finanziellen Schaden auf?

Antwort zu 7: Entfällt.

Berlin, den 18. Januar 2010

In Vertretung

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

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2010)