

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 27. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2015) und **Antwort**

#### **Straßenbahn-Neubau zwischen Alexanderplatz und Kulturforum**

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

Frage 1: Wie ist der Planungsstand des Straßenbahn-Neubaus zwischen Alexanderplatz und Kulturforum? Welche planerischen und baulichen Vorarbeiten wurden bereits geleistet und welche weiteren Planungsschritte sind nötig?

Antwort zu 1: Für die Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum/Potsdamer Platz wurden ein Verkehrsmittelvergleich, eine Bewertung von Trassenalternativen sowie eine standardisierte Bewertung und die Vorplanung für die Vorzugsvariante erarbeitet. Im Zuge des Ausbaus der Leipziger Straße wurden als Vorsorgemaßnahme im Abschnitt Mauerstraße bis Leipziger Platz zweigleisige Straßenbahnschienen verlegt. In den kommenden Monaten müssen u.a. noch Fragen der Brückentragfähigkeit geklärt werden. Anschließend kann der Planungsauftrag an den Vorhabenträger ergehen. Durch diesen werden die Entwurfs- und Genehmigungsunterlagen erarbeitet und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Frage 2: Wie schätzt der Senat die voraussichtliche Dauer der noch nötigen planerischen Vorarbeiten? Wann wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und wann wird es voraussichtlich abgeschlossen?

Antwort zu 2: In 2015 sollen die planerischen Vorarbeiten abgeschlossen werden. Aufgrund der Bauarbeiten zum Lückenschluss U 5 Unter den Linden ist es nicht möglich, vor Abschluss dieser Arbeiten mit Umbauarbeiten in der Leipziger Straße zu beginnen. Daraus ergibt sich das Ziel zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis 2017. Als voraussichtliche Dauer des Planfeststellungsverfahrens werden zwei Jahre angesetzt.

Frage 3: Welche möglichen Linienführungen wurden während der bisherigen Planungen diskutiert und welche dieser Möglichkeiten favorisiert der Senat nach aktuellem Stand?

Antwort zu 3: Es wurden auf vier Hauptrelationen insgesamt 11 Trassenvarianten entwickelt: Die nördlichste Relation über die Französische Straße hat vier Untervarianten; die direkte Relation über die Leipziger Straße hat drei Untervarianten; die südlich angrenzende Relation über die Zimmerstraße hat zwei Untervarianten und die südlichste Relation über die Rudi-Dutschke-Straße weist ebenfalls zwei Untervarianten auf. Als Ergebnis der multivariaten Bewertung ist die direkte Trassenführung auf der Oberfläche über die Leipziger Straße als Vorzugsvariante aus der fachlichen Bewertung hervorgegangen.

Frage 4: Welches Konzept hat der Senat erarbeitet, um ein Ausweichen des Autoverkehrs von der Leipziger Straße in die umliegenden Nebenstraßen im Bereich zwischen Charlottenstraße und Mauerstraße zu verhindern?

Antwort zu 4: Es sind weiterhin zwei durchgängige Kfz-Fahrspuren pro Richtung vorgesehen, so dass ein Ausweichen des Autoverkehrs in die umliegenden Nebenstraßen nicht zu erwarten ist. Die Straßenbahn soll auch Verkehre aufnehmen, die bereits in dieser Relation unterwegs sind, aber mit dem Auto wahrgenommen werden, um so auch Entlastungen vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Damit ist für einen zukünftigen Zustand auch von einer anderen Verkehrszusammensetzung auszugehen.

Frage 5: Soll die geplante Straßenbahn den Metrobus M48, der gegenwärtig die Strecke zwischen Kulturforum und Alexanderplatz bedient, auf diesem Teilstück ersetzen oder wird dessen Linienführung geändert?

Antwort zu 5: Zur Vermeidung von Parallelverkehr ist für die Buslinie M48 ein gekürzter Linienweg zum Potsdamer Platz vorgesehen.

Frage 6: Auf welche Art und Weise und mit welchem Ziel sollen Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbände sowie Anwohner\*innen und ggf. weitere Akteur\*innen und Bevölkerungsgruppen an der Planung des Straßenbahn-Neubaus beteiligt werden?

Antwort zu 6: Gemäß § 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist eine frühzeitige Beteiligung mindestens durch den Vorhabenträger vorzusehen. Ob und in welchem Umfang bereits früher beispielsweise Informationsveranstaltungen und -bereitstellungen erfolgen können, wird derzeit geprüft.

Frage 7: Welche Erkenntnisse über die Wirtschaftlichkeit der geplanten Straßenbahnlinie, das zu erwartende Fahrgastaufkommen, die Netzwirkung im öffentlichen Nahverkehr sowie über die zu erwartenden Auswirkungen auf lokale Lärmbelastung und Luftverschmutzung liegen dem Senat vor?

Frage 9: Auf welcher Grundlage schätzt der Senat die geplante Straßenbahnverbindung als „fahrgastwirksam“ und „nachfragesteigernd“ ein, wie im aktuellen StEP Verkehr formuliert?

Antwort zu 7 und 9: Im Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator deutlich über 1. Für die Maßnahme ist damit der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen. Die Straßenbahn weist im Planungskorridor eine um bis zu 10.000 Personenfahrten/Werktag höhere Nachfrage auf als der Bus. Neben der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) treten auch positive Effekte für heutige Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn auf. Neben der Reduzierung der Reisezeiten und Umsteigevorgänge – insbesondere auf der Relation östliche-südliche Stadtteile – gibt es auch eine Entlastungswirkung für die hochbelastete U2, so dass auf eine Taktverdichtung verzichtet werden kann. Dezierte Aussagen über lokale Auswirkungen von Lärm- oder Luftverschmutzung werden in Zusammenhang mit der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.

Frage 8: Aus welchen Jahren stammen die Bedarfsermittlung und die Kosten-Nutzen-Analyse für den Straßenbahn-Neubau und wann werden diese den aktuellen Gegebenheiten angepasst?

Antwort zu 8: Die Untersuchungen wurden im Zeitraum 2011-2014 durchgeführt. Damit ist gewährleistet, dass die Basis für die Ermittlungen des Mengengerüsts und der Nutzen-Kosten-Analyse aktuell ist. Gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) ist die Maßnahme bis 2025 umzusetzen.

Frage 10: Welche Kosten sind für konzeptionelle, planerische und bauliche Vorarbeiten bereits entstanden und aus welchen Quellen wurden diese finanziert? (Bitte nach Mittelverwendung und -herkunft aufschlüsseln.)

Antwort zu 10: Für die Vorbereitung des Straßenbahnvorhabens sind zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Stellen Mittel verausgabt worden, wie zum Beispiel im Zusammenhang mit dem teilweisen Einbau von Gleisen in die Leipziger Straße 2000/01 durch die ehemalige Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr. Aktuell, d. h. im Zeitraum ab 2010, wurden bisher projektbezogen 263.761,51 € verausgabt, die dem Kapitel 1270 Titel 542 20 „Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr“ entstammen.

Frage 11: Wie setzen sich die voraussichtlichen Kosten des Straßenbahnneubaus zusammen? Welche Landes-, Bundes- und ggf. welche EU-Fördermittel sind hierfür eingeplant? (Bitte nach Mittelverwendung und -herkunft aufschlüsseln.)

Antwort zu 11: Die Kosten für das Straßenbahnvorhaben setzen sich primär aus den Kosten für Gleis- und Fahrleitungsbau sowie für die Haltestellen zusammen, dazu kommt ein Anteil für den straßenbahnbedingten Straßenbau (der nicht identisch ist mit den Gesamtkosten für den Straßenbau). Aufgrund des Kostenumfangs für das Straßenbahnvorhaben von unter 50 Mio. € können keine Bundesmittel in Anspruch genommen werden. Zudem läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) 2019 aus. In jedem Falle wird zum Zeitpunkt der anstehenden Realisierung des Straßenbahnvorhabens die Möglichkeit geprüft, ob GVFG-Nachfolgemittel oder Fördermittel aus sonstigen Quellen in Anspruch genommen werden können. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr ist zunächst eine Finanzierung aus Landesmitteln unterstellt.

Frage 12: Wie viel wird die Verlegung des „Boulevard der Stars“ am Potsdamer Platz von der voraussichtlichen Straßenbahntrasse auf die seitlichen Gehwege kosten und aus welchem Haushaltstitel werden diese Kosten finanziert?

Antwort zu 12: Der im Mittelstreifen der Potsdamer Straße gelegene Teil des „Boulevards der Stars“ wurde als temporäre Zwischennutzung errichtet, um diesen innerstädtischen Ort herausragender Bedeutung bis zum Bau der Straßenbahn nicht brach liegen zu lassen. Die konzeptionellen Überlegungen zu einer Teilverlegung des Boulevards sind noch nicht abgeschlossen. Unabhängig davon, ob und wie eine Verlegung stattfindet, kann davon ausgegangen werden, dass der Straßenbahn keine Mehrkosten entstehen werden.

Frage 13: Wie wird die im aktuellen StEP Verkehr als langfristiges Infrastrukturvorhaben angekündigte Verlängerung der Straßenbahnlinie vom Kulturforum zum Rathaus Steglitz in der Planung des aktuellen Vorhabens zwischen Alexanderplatz und Kulturforum berücksichtigt?

Antwort zu 13: Die Endstelle wird so gestaltet, dass eine Streckenverlängerung möglich ist.

Berlin, den 11. Februar 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Feb. 2015)