

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)

vom 11. Mai 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Mai 2017)

zum Thema:

U5 bis zur Turmstraße – oder Straßenbahn, wie genau wird abgewogen?

und **Antwort** vom 24. Mai 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mai 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11218
vom 11. Mai 2017
über U5 bis zur Turmstraße – oder Straßenbahn, wie genau wird abgewogen?

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG AöR) um Stellungnahme gebeten, die dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Strecke wurde in den Planfeststellungen für die Verlängerung der U5 westlich Alexanderplatz zu Grunde gelegt, um einen Kosten-Nutzen-Faktor zu berechnen? Welcher Kosten/Nutzen-Faktor hätte sich ergeben, wenn nur die Strecke bis zum Hauptbahnhof betrachtet worden wäre?

Antwort zu 1:

Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Mai 1996 bezieht sich auf die Verlängerung der U 5 vom Alexanderplatz zum U-Bahnhof Turmstraße. Für die Gesamtmaßnahme wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,43 ermittelt. Eine abschnittsweise Bewertung fand, der üblichen Vorgehensweise entsprechend, nicht statt.

Frage 2:

Wie lang sind die Bauvorleistungen am U-Bahnhof Hauptbahnhof in Richtung U Turmstraße und bis wohin reichen sie? Warum wurde diese Bauvorleistung in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/10731 nicht erwähnt?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu folgendes mit:

„Die Bauvorleistung am U-Bahnhof Hauptbahnhof in Richtung Turmstraße beträgt 0,19 km Tunnelbauwerk (hinter der heutigen Werkstatt, künftige Aufstellanlage).“

Darüber hinaus teilt der Senat mit, dass der Tunnel nördlich des U-Bahnhof Hauptbahnhof (er reicht bis unter das westlichste Ferngleis) als heutige Aufstellanlage der U 55, Werkstatt sowie - im hintersten Teil - als künftige Aufstellanlage der U 5 in Betrieb ist bzw. sein wird, es war in der Schriftlichen Anfrage 18/10731 jedoch nur nach ungenutzten Tunnelanlagen gefragt worden.

Frage 3:

Wie viel Strecke fehlt zwischen den Bauvorleistungen an den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und Turmstraße für die U5?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu folgendes mit:

„Es fehlt eine Streckenlänge von 1,74 km Tunnelbauwerk.“

Frage 4:

Wie lang ist heute die Fahrzeit mit dem Bus zwischen U Hauptbahnhof und U Turmstraße?

Antwort zu 4:

Gemäß Fahrplanauskunft der BVG beträgt die Fahrzeit der Buslinie 245 zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße 9 Minuten. Die Flughafen-Zubringerbus TXL erreicht nur durch Auslassen sämtlicher Zwischenhalte eine Fahrzeit von 6 Minuten.

Frage 5:

Wie lang wird die Fahrzeit mit der Straßenbahn zwischen U Hauptbahnhof und U Turmstraße sein, wenn diese entsprechend den Senatsplanungen verlängert wird?

Antwort zu 5:

Antwort zu 5:

Die Fahrzeit der Straßenbahn auf der Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße beträgt gemäß Nutzen-Kosten-Untersuchung 6 Minuten.

Frage 6:

Wie lang wäre die Fahrzeit mit der U-Bahn zwischen den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und Turmstraße, wenn die U5 verlängert würde?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu folgendes mit:

„Die Fahrzeit würde von Hauptbahnhof nach Turmstraße ca. 4 Minuten betragen.“

Frage 7:

Wie ist die Verkehrsmittelabwägung bei der anzulegenden Schienenverbindung zwischen U Hauptbahnhof und U Turmstraße erfolgt

Antwort zu 7:

Mit Beschluss des Stadtentwicklungsplans Verkehr wurde durch den Senat beschlossen, eine Straßenbahn als Vorlaufbetrieb einer ggf. zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierenden Verlängerung der U 5 vorzusehen.

Im Rahmen der Voruntersuchung der Straßenbahnneubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße war zu klären, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, den Planungskorridor zu bedienen. Es wurde ein Vergleich der vier für den Berliner Stadtverkehr in Frage kommenden Verkehrsmittel S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus durchgeführt.

Der Verkehrsmittelvergleich erfolgte aus Sicht der Zielgruppen Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit. Für jede der Zielgruppen wurden spezifische Kriterien definiert.

Der Verkehrsmittelvergleich führte zu folgendem Ergebnis:

Bei der Betrachtung über alle Zielgruppen hinweg schnitt die Straßenbahn beim Verkehrsmittelvergleich von S-, U-, Straßenbahn und optimierten Busbetrieb am besten ab.

Sie war im Vergleich zum Neu- oder Ausbau der anderen Verkehrsmittel die beste Verkehrsmittelwahl, um die Anbindung von Moabit an die Innenstadt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kurzfristig umzusetzen und so nachhaltig zu verbessern.

Frage 8:

Sind für die verschiedenen Verkehrsmittel Kosten/Nutzen-Untersuchungen erfolgt und wenn ja, mit welchem Ergebnis (Kosten und Nutzen bitte auch einzeln angeben)?

Antwort zu 8:

Im Rahmen der Voruntersuchung einer Straßenbahnneubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße wurden im Zuge des Verkehrsmittelvergleichs für alle betrachteten Verkehrsmittel Kosten und Nutzen qualitativ abgewogen. Nur für das sich aus dem Verkehrsmittelvergleich ergebende beste Verkehrsmittel – in diesem Fall die Straßenbahn (siehe Antwort zu 7.) – war eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator für die Straßenbahnneubaustrecke – in der abschließend gewählten Streckenvariante über die Turmstraße – vom

Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße betrug 1,2. Für eine in der Summe der Argumente nachteilige und daher nicht weiter verfolgte Streckenvariante mit Führung über die Straße Alt-Moabit wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,5 ermittelt.

Frage 9:

Wenn keine Verkehrsmittelabwägung bei der anzulegenden Schienenverbindung zwischen U Hauptbahnhof und U Turmstraße erfolgt ist, soll bei dem anstehenden Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Straßenbahn zur Turmstraße eine zu verlängernde U5 zum U-Bahnhof Turmstraße als Alternative betrachtet werden und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9:

Entfällt.

Berlin, den 24.5.2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz