

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (GRÜNE)

vom 28. Februar 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Februar 2012) und **Antwort**

Welche Prioritäten setzt die „Infrastrukturkoalition“ aus SPD und CDU?

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

Frage 1: Treffen Informationen zu, dass der zweispurige Ausbau der Stettiner Bahn und der Bau des Umsteigebahnhofes am Karower Kreuz nicht erfolgen soll, weil der Senat dies abbestellt hat?

Frage 2: Hat der Senat diese Maßnahmen vor oder nach dem 18. September 2011 abbestellt und wenn nach dem 18. September, welche SenatorIn hat diese Abbestellung ausgelöst?

Frage 3: Wenn der Senat diese vor der Wahl versprochenen Maßnahmen abbestellt hat, welche anderen Schieneninfrastrukturmaßnahmen hat der Senat noch bei der Deutschen Bahn abbestellt und welche Gründe gibt es dafür?

Frage 4: Ist dem Senat bewusst, dass die vom Bahnlärm betroffenen BürgerInnen entlang der Bahntrasse keinen Lärmschutz erhalten, wenn auf den zweispurigen Ausbau der Stettiner Bahn verzichtet wird, obwohl die Lärm- und Verkehrsbelastungen enorm angestiegen sind?

Antwort zu 1, 2, 3 und 4: Die genannten Informationen, wonach der Senat den zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn und den Turmbahnhof am Karower Kreuz abbestellt habe, treffen nicht zu. Der zweigleisige Ausbau der Stettiner Bahn ist ein Vorhaben der Deutschen Bahn AG; die Herstellung des Turmbahnhofes Karower Kreuz ist in diesem Zusammenhang zwischen dem Land Berlin und der DB AG vereinbart.

Dem Senat ist bewusst, dass der Lärmschutz entlang der Stettiner Bahn von zentraler Bedeutung für den Schutz der Anwohner/innen und die Akzeptanz des Projekts ist. So wird dieser Aspekt in den Planfeststellungsunterlagen der DB AG, die derzeit erarbeitet werden, ausführlich behandelt.

Frage 5: An welchen vom Land Berlin bestellten Schieneninfrastrukturmaßnahmen im S- und Regionalbahnnetz hält der Senat in dieser Legislaturperiode fest?

Antwort zu 5: Der Senat hat zahlreiche Verbesserungen für den schienengebundenen Personen-Nahverkehr bei der Deutschen Bahn AG bestellt. Zur Planungsabstimmung der einzelnen Vorhaben, deren bauliche Umsetzung dann durch die DB AG erfolgt, führt der Senat kontinuierliche Gespräche mit der DB AG und anderen Beteiligten.

An den nachgenannten Schieneninfrastrukturprojekten im S- und Regionalbahnnetz, die aus heutiger Sicht in den nächsten fünf Jahren umgesetzt oder begonnen werden sollen, hält der Senat fest:

- Flächenfreihaltung und Brückenaufweitung im Bereich der Ringbahn am Bahnhof Ostkreuz für die Querungen der Straßenbahn und der Ostbahn
- Reaktivierung des Regionalverkehrs Berlin-Lichtenberg – Ostkreuz mit Herstellung des zweigleisigen Bahnhof Ostkreuz
- Neubau von Haltepunkten für den Regionalverkehr in Mahlsdorf und Köpenick
- Vorsorgemaßnahmen für Flächenfreihaltung durch Brückenaufweitungen innerhalb des Vorhabens Nordkreuz – Karow (2. Baustufe des Berliner Abschnitts der Stettiner Bahn) für den künftigen Turmbahnhof Karower Kreuz (Regionalverkehr und S-Bahn)
- S21 Nordring – Hauptbahnhof
- Abschnittsweise zweites Gleis auf der S25Nord (Kremmener Bahn), für die bis Tegel ein 10-Minuten-Takt vorgesehen ist
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Alt-Reinickendorf, „Durchstich“ des Zugangstunnels nach Norden
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Klinik, Treppenanlagen an der Ollenhauerstraße

- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Eichborndamm, Neubau Zugangstunnel und Treppenanlagen
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Prenzlauer Allee, Neubau Brücke und Treppenanlagen
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Westend, Neubau Brücke und Treppenanlagen
- Wiedereröffnung ehemaliger Zugang am S-Bahnhof Waidmannslust, Ertüchtigung Zugangstunnel und Treppenanlagen
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Westkreuz, Neubau Brücke und Treppenanlagen
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Karlshorst, Neubau Brücke, Aufzug und Treppenanlagen
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Friedrichshagen, „Durchstich“ des Zugangstunnels nach Süden
- Zusätzlicher Zugang am S-Bahnhof Zehlendorf, „Durchstich“ des Brückenwiderlagers und Neubau Treppenanlagen
- Verkehrsflächen am S-Bahnhof Warschauer Straße zur Heranführung der U-Bahnlinie 1.

Darüber hinaus hält der Senat an Maßnahmen zur Verbesserung der Netze der BVG im Rahmen der Grundinstandsetzung und des Neubaus fest:

- Lückenschluss der U-Bahnlinie 5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor
- Grundinstandsetzung U-Bahn-Ostnetz einschl. Fahrradabstellanlagen im BVG-Netz
- Grundinstandsetzung U-Bahn-Westnetz (Bauwerke und ausgewählte Bahnhöfe)
- Behindertengerechter Ausbau an U-Bahnhöfen
- Infrastrukturverbesserung zur Leistungserhöhung mit Rechnergestütztem Betriebssystem, Dynamisches Auskunft- und Informationssystem (RBL/LISI/DAISY)
- Grundinstandsetzung des Straßenbahnnetzes
- Grundinstandsetzung der Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente
- Neubau von Straßenbahnstrecken
 - Invalidenstraße von Chausseestraße bis Hauptbahnhof
 - Rathausstraße – Spittelmarkt – Kulturforum
 - Wühlischplatz – Ostkreuz – Marktstraße
 - Ortskern Mahlsdorf
 - Wissenschaftsstadt – Sterndamm

Frage 6: Welche Straßen- und Autobahnneu(bau)maßnahmen plant der Senat in der laufenden Legislaturperiode?

Antwort zu 6: Die den Senat tragenden Fraktionen haben sich in ihrer Koalitionsvereinbarung ausdrücklich zum am 29.03.2011 beschlossenen Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) als Leitlinie für seine Verkehrspolitik bekannt. Alle Straßen- und Autobahnneubaumaßnahmen des aktuellen StEP Verkehr, wie sie im Maßnahmenkatalog unter „I 4“ aufgeführt sind, befinden sich dementsprechend weiter in der Planung durch den neuen Senat. Der StEP Verkehr liegt den Fraktionen vor und ist auch im Internet unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/ komplett abrufbar.

Im Folgenden sind geplante Neu- und Ersatzneubaumaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt dargestellt.

- Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße
- Neubau einer Straßenverbindung in Karow vom vorhandenen Anschluss an die B 2 bis zum Knotenpunkt Bahnhofsstraße / Alt-Karow
- Neubau einer Straßenverbindung von S-Bahnhof Mahlsdorf bis Rahnsdorfer Straße (Hönower Straße / Hultschiner Damm im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahme)
 - Neubau der Ortsumgehung Ahrensfelde (B 158n)
 - Neubau des 16. Bauabschnittes der A 100
 - Neubau östlicher Gehweg Planstraße 5 / Wadzeckstraße.
- Ersatzneubau der Hauptstraße von Markgrafendamm bis Karlshorster Straße
- Ersatzneubau des Kirchhainer Damm von Goltzstraße bis Stadtgrenze
- Ersatzneubau der Heidestraße von der Minna-Cauer-Straße bis zur Perleberger Straße (B96)
- Ersatzneubau der Landsberger Chaussee von Stendaler Straße bis Landesgrenze Hönow
- 6-streifiger Ausbau der A 10.

Frage 7: Wie groß ist der jährliche Instandsetzungsbedarf für die Straßeninfrastruktur in Berlin und wie viel Geld stellt der Senat den Bezirken hierfür planmäßig zur Verfügung?

Antwort zu 7: Im Rahmen der in Berlin zur Verfügung stehenden Finanzmittel erhalten die für die Unterhaltung des Straßenlandes zuständigen Tiefbauämter gemäß Tiefbauleitlinie ihre Zuweisungen von der Senatsverwaltung für Finanzen. In den Jahren 2012 und 2013 sind für diese Aufgaben planmäßig jährlich 32.087.000 € vorgesehen.

Frage 8: Wie bewertet der Senat, dass eine planmäßige Etatisierung der Mittel für die Grundinstandsetzung von Straßen in den Bezirkshaushalten wirtschaftlicher und effizienter wäre als die alljährlichen „Schlaglochprogramme“?

Antwort zu 8: Die Absicht einer planmäßigen Erhöhung der Mittel für die Grundinstandsetzung von Straßen ist bereits in dem am 29.03.2011 beschlossenen Stadtentwicklungsplan Verkehr enthalten.

Ein wirtschaftlicher und effizienter Einsatz der für die „Schlaglochprogramme“ 2010 und 2011 bereitgestellten und zweckgebundenen überplanmäßigen Mittel war jedoch durch Steuerung der Programme durch die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umwelt und für Finanzen in Zusammenarbeit mit den bezirklichen Tiefbauämtern sowie der Verkehrslenkung Berlin gegeben. Der Senat bewertet diese Verfahrensweise bei einer 99,26 %igen Ausschöpfung als sehr positiv. Ein grundsätzlicher Vorteil der Sonderprogramme ist die Zweckbindung der Mittel für die Straßeninstandsetzung.

Frage 9: Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus der Erkenntnis, dass die Schlaglochsonderprogramme in den letzten Jahren regelmäßig aufgelegt werden mussten, da die vom Senat an die Bezirke ausgereichten Mittel für die Grundinstandsetzung nicht ausreichend waren?

Antwort zu 9: Grundsätzlich stellt nicht der Senat, sondern der Haushaltsgesetzgeber den Bezirken Gelder zur Verfügung. Ob die Mittel für Grundinstandsetzung ausreichend wären, lässt sich angesichts der nicht bestehenden Zweckbindung und der entsprechenden freien Verwendung der Mittel auch für andere Zwecke nicht im Einzelnen beurteilen.

Im Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2012/2013 ist bei Kapitel 2910, Titel 72001 – Saisonal bedingte Verstärkung der Tiefbauunterhaltung – jährlich ein Betrag von 25 Mio. € eingestellt worden. Auf welchem Weg diese Mittel zweckgebunden für die Straßenunterhaltung den Bezirken zur Verfügung gestellt werden (Sonderprogramm bzw. direkte Erhöhung der bezirklichen Tiefbaumittel), ist im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zu klären.

Frage 10: Besteht das Herausragende am Selbstverständnis des Berliner Infrastruktursenats darin, dass er sein Augenmerk auf den Neubau von Schloss, Kunsthalle und Autobahn fokussiert?

Frage 11: Wenn nein, welche neuen herausragenden Infrastrukturmaßnahmen bzw. welche neue Prioritätensetzung für den Erhalt der verrottenden Berliner Infrastruktur hat sich der Senat zum Ziel gesetzt?

Antwort zu 10 und 11: Die den Senat tragenden Fraktionen haben in ihrer Koalitionsvereinbarung unter der Überschrift „Pulsierendes Berlin: Moderne Stadtentwicklung und starke Infrastruktur“ ein umfassendes Programm zur Modernisierung, Qualifizierung und Ausweitung der städtischen Infrastruktur vorgelegt, das alle Bereiche städtischen Lebens umfasst und auch ausführlich auf die Notwendigkeit des Substanzerhalts der Infrastruktur eingeht. So wird z.B. für den Verkehrsbereich klar als „oberste Priorität auf den Abbau des Instandhaltungsrückstands“ hingewiesen. Die in Frage 10 suggerierte einseitige Themenfestlegung existiert nicht.

Berlin, den 17. April 2012

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 24. Apr. 2012)