Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 16 572
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 06. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2015) und **Antwort**

Investitionsbedarf im öffentlichen Nahverkehr II: Ausbau des Straßenbahnnetzes

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

Frage 1: Wie hoch waren in den Jahren seit 2011 die Ausgaben des Landes Berlin für Voruntersuchung, Planung, Neu- und Ausbau von Straßenbahntrassen sowie für die Anschaffung neuer Fahrzeuge? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren sowie nach Ausgaben für Voruntersuchung, Planung, Bau und Fahrzeugbeschaffung.)

Frage 2: Welche Maßnahmen wurden in den Jahren seit 2011 aus den in Frage 1 genannten Mitteln finanziert? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Maßnahmen und entstandenen Kosten.)

Antwort zu 1 und 2: Ausgaben für die Vorbereitung und den Neu- und Ausbau von Strecken sowie Fahrzeugbeschaffungen werden aus verschiedenen Titeln des Einzelplan 12, Kapitel 1270 Verkehr geleistet.

Für planerische Vorüberlegungen (d.h. alle Arbeiten vor Planungsauftrag an einen Vorhabenträger) ist dies der Titel „Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr“ (1270/54220). Hieraus werden Untersuchungen finanziert, die der verkehrspolitischen Entscheidung zur Realisierung von Infrastrukturaus- oder –neubau vorausgehen (Datengrundlagen, Trassenbewertungen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Vorplanungen u.ä.).

Ausgaben Euro	2011	2012	2013	2014
Gesamt	**528.764,09**	**198.084,99**	**453.148,68**	**198.012,42**

Aus diesem Titel wurden seit 2011 gemäß Mobilitätsprogramm 2016 unter anderem die Untersuchungen für die Maßnahmen

- Straßenbahn-Neubaustrecke Alexanderplatz Kulturforum
- Straßenbahn-Neubaustrecke Hauptbahnhof-Turmstraße
- Straßenbahn-Neubaustrecke Schöneweide-Sterndamm (WISTA II)
- Verlegung der Endstelle und zweigleisiger Ausbau in Mahlsdorf

finanziert.

Beim Neubau von Straßenbahnstrecken werden Voruntersuchung, Planung und Bau (d.h. alle Arbeiten nach Planungsauftrag an den Vorhabenträger) aus einem Haushaltstitel finanziert (1270/89102), sodass differenzierte Aufschlüsselungen in laufenden Verfahren nicht möglich sind. Folgende Ausgaben wurden für den Neubau von Straßenbahntrassen und die Beschaffung neuer Fahrzeuge seit 2011 geleistet:

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Ausgaben Mio. Euro	2011	2012	2013	2014
Neubau Straßenbahn	*2,3*	*4,7*	*4,5*	*6,3*
- Bernauer Str. v. Ebersw. Str. bis Nordbf.				0,3
- Adlershof – Wissenschaftsstadt (WISTA I)	1,3	0,6	0,1	0
- Invalidenstraße von Nordbf. bis Hbf.	1,0	4,1	4,4	6,0
Beschaffung Straßenbahn-Flexity-Fahrzeuge und Werkstätten	*28,1*	*55,3*	*58,2*	*60,9*
Gesamt	**30,4**	**60,0**	**62,7**	**67,2**

Frage 3: Wie hoch waren in den Jahren 2011 die Ausgaben im Land Berlin für den Neu- und Ausbau von Straßen? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und Ausgaben des Landes.)

Antwort zu 3: Nach dem Gesetz über die Zuständigkeiten in der allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz – AZG) obliegt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt unter anderem

a) der Neu- und Ausbau der Straßen im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes und
b) der Aus- und Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen.

Im Haushaltsjahr 2011 wurden für Maßnahmen unter
a) rd. 1,9 Mio. € und
b) rd. 0,5 Mio. €
verausgabt.

Für die bezirklichen Straßenbaumaßnahmen sind die jeweiligen Bezirke gemäß AZG eigenverantwortlich zuständig.

Laut Auswertung der Haushaltsdaten haben die Bezirke für den Neu- und Ausbau von Straßen im Jahr 2011 Investitionsausgaben in folgender Höhe getätigt:

Jahr 2011	Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Straßen
	in Mio. € (gerundet)
Friedrichshain-Kreuzberg	0,03
Pankow	3,1
Charlottenburg-Wilmersdorf	0,8
Steglitz-Zehlendorf	0,5
Tempelhof-Schöneberg	0,2
Neukölln	0,9
Treptow-Köpenick	1,0
Marzahn-Hellersdorf	0,3
Lichtenberg	0,8
Reinickendorf	1,3
Summe	**8,8**

Frage 4: Welche „sinnvollen Leistungsausweitungen“ im Berliner Bus- und Bahnverkehr sind – wie in Drs. 17/13449, Antwort auf Frage 3 genannt – aufgrund unzureichender Mittel im Doppelhaushalt 2014/2015 „zurückgestellt“ worden?

Frage 5: Welche Kosten würden durch die Umsetzung dieser Maßnahmen entstehen? (Bitte aufschlüsseln nach Einzelmaßnahmen und entstehenden Kosten.)

Frage 6: Welche Veränderungen im Straßenbahnverkehrsangebot sind in den Jahren 2016 und 2017 geplant, und welche Kosten sind damit verbunden? (Bitte aufschlüsseln nach geplanten Maßnahmen, Zeitpunkt der Umsetzung und Kosten.)

Antwort zu Frage 4. bis 6: Mit den im Doppelhaushalt 2014/2015 bewilligten zusätzlichen Mitteln für Mehrleistungen im ÖPNV im Rahmen der wachsenden Stadt (4,0 Mio. EUR für 2014 und 7,5 Mio. EUR für 2015) wurden zunächst besonders zeitnah erforderliche sowie kurzfristig realisierbare Mehrbestellungen im Busverkehr umgesetzt.

Entsprechend der Angebotskonzeption des Berliner Nahverkehrsplanes 2014-2018 wird durch den Aufgabenträger ein schrittweiser Mittelaufwuchs in den Folgejahren angestrebt. Im Rahmen der Verhandlungen zum Doppelhaushalt 2016/2017 wurden für Mehrleistungen im ÖPNV im Rahmen der wachsenden Stadt 12,0 Mio. EUR für das Jahr 2016 und 15,5 Mio. EUR für das Jahr 2017 anerkannt. Dieser schrittweise Aufwuchs ist auch aus Gründen des parallel erforderlichen Aufbaus der zusätzlich benötigten Ressourcen (Personal und Fahrzeuge) sinnvoll. Mit Bereitstellung dieser Mittel können auch sinnvolle Maßnahmen des Bus- und Bahnverkehrs, die in den Vorjahren noch zurückgestellt werden mussten, realisiert werden.

Die Maßnahmenprüfung für die Jahre 2016 und 2017 ist noch nicht abgeschlossen, daher können auch noch keine konkreten, zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen genannt werden. Für den Bereich Straßenbahn können jedoch als ein Beispiel für ein wichtiges Handlungsfeld weitere Angebotsverbesserungen auf den stark nachgefragten Metrotramlinien M4, M5, M6 und M8 durch zeitliche Ausweitung des dichten Hauptverkehrszeit-Taktangebotes benannt werden. Ergänzend ist anzumerken, dass - wie bereits in der Drs. 17/13449 zu Frage 3 ausgeführt - umfassende weitere Maßnahmen mit Fahrzeugmehrbedarf erst auf Basis zusätzlich zu beschaffender Fahrzeuge möglich sind.

Frage 7: Für welche Straßenbahn-Neubauvorhaben wurden bzw. werden Voruntersuchungen durchgeführt oder abgeschlossen?

Antwort zu 7: Bei der Erarbeitung des StEP Verkehr 2025 wurde durch Einordnung in kurzfristige und langfristige Maßnahmen eine Prioritätensetzung vorgenommen, um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Berliner so stadtverträglich wie möglich gerecht zu werden. Als besonders prioritär gelten Maßnahmen, deren Realisierung vor dem Hintergrund des Kriteriums ‚Effizienz‘ und hinsichtlich der Zielerreichung, Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit innerhalb eines Zeitraumes bis 2016 als grundsätzlich möglich angesehen wurde. Sie wurden in das Mobilitätsprogramm 2016 aufgenommen.

Für diese prioritären Maßnahmen wurden die notwendigen Untersuchungen durchgeführt und größtenteils abgeschlossen. Dies betrifft die Straßenbahnvorhaben:

- Straßenbahn-Neubaustrecke Alexanderplatz Kulturforum
- Straßenbahn-Neubaustrecke Hauptbahnhof-Turmstraße
- Straßenbahn-Neubaustrecke Schöneweide-Sterndamm (WISTA II)
- Verlegung der Endstelle und zweigleisiger Ausbau in Mahlsdorf

Letzte Restarbeiten hierzu werden in 2015 abgeschlossen. Zudem laufen derzeit die Arbeiten zur Anbindung Ostkreuz.

Frage 8: Hat der Senat einen Prüfauftrag zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 vom S- und U-Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz erteilt, und wenn nein, warum nicht?)

Frage 9: Liegt dem Senat eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Verlängerung der M10 zum Hermannplatz vor, und zu welchem Ergebnis kommt diese?

Frage 10: Unter welchen Voraussetzungen kann die seit vielen Jahren diskutierte und von Bezirksamt und Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg befürwortete Verlängerung der M10 zum Hermannplatz realisiert werden?

Antwort zu 8 bis 10: Die Verlängerung der Straßenbahn vom S- und U-Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz ist Bestandteil der langfristigen Maßnahmen, die mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr) beschlossen wurden. Die Maßnahme hat einen Realisierungshorizont nach 2025. Aufgrund der Prioritätensetzung wurde bisher noch kein Prüfauftrag erteilt.

Planungen für eine Verlängerung der Straßenbahn vom S- und U-Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz kann erst nach Erreichen eines entsprechenden Umsetzungsstandes der als prioritär eingestuften Maßnahmen beginnen (siehe Frage 7).

Frage 11: Was tut der Senat, um für den Ausbau der Straßenbahnlinie auf dem Hultschiner Damm zu Endhaltestelle S-Bahnhof Mahlsdorf eine Einigung mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf zu erreichen?

Antwort zu 11: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat seit 2009 umfangreiche Gespräche mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf geführt und planerische Arbeiten getätigt, um die im Stadtentwicklungsplan Verkehr enthaltene Verkehrslösung Mahlsdorf umzusetzen. Im Einvernehmen mit dem Bezirksamt konnten Schritte der Flächenvorsorge vorgenommen werden, zur Umsetzung selbst gibt es keine Zustimmung durch das Bezirksamt.

Frage 12: Wann wird mit dem Bau der Straßenbahnstrecke vom S-Bahnhof Schöneweide/Steindamm nach Adlershof begonnen, wann werden die Bauarbeiten voraussichtlich abgeschlossen und wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten?

Antwort zu 12: Für die Straßenbahnstrecke vom S-Bahnhof Schöneweide (Sterndamm) zur Wissenschaftsstadt Adlershof (Adlershof II) wurde die BVG mit der Planung beauftragt. Zurzeit finden intensive Abstimmungen mit der BVG statt. Eine abschließende Terminkette ist noch nicht benennbar. Es wird mit Kosten in Höhe von ca. 20 Mio. Euro gerechnet.

Frage 13: Wie bewertet der Senat das Potenzial der laut StEP 2025 langfristig geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke Potsdamer Platz – Bahnhof Schöneweide, die seit Jahren besonders häufig von Überfüllungen betroffenen Buslinie M41 zu entlasten oder zu ersetzen?

Antwort zu 13: Der Stadtentwicklungsplan Verkehr sieht keine Straßenbahnneubaustrecke von Potsdamer Platz zum Bahnhof Schöneweide vor.

Berlin, den 24. Juli 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juli 2015)