Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 17 931
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Wolf (LINKE)

vom 05. Februar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2016) und **Antwort**

Investitionen in die Straßenbahn - I

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat 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 eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde und die die Basis für die aufgeführten Antworten bildet.

Frage 1:
1. Auf welcher Berechnungsgrundlage sind die im Haushaltsplan, Kapitel 1270, Titel 89102 Punkt 3. – Straßenbahn – aufgeführten Gesamtkosten für
   a. Grundinstandsetzung in verschiedenen Streckenabschnitten,
   b. Grundinstandsetzung Straßenbahn Nord-Südtangente

   kalkuliert worden?

Antwort zu 1.:
a) Die BVG hat zwischen 1993 und 1995 diverse Rahmenanträge (RA) (auf Linienbasis) für die Grundinstandsetzung ihrer Straßenbahnlinien bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eingereicht.

b) Die BVG hat im Jahre 2006 einen RA zur Grundinstandsetzung und verkehrlichen Aufwertung der Straßenbahn Nord- Süd- Tangente eingereicht, der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geprüft und bestätigt wurde.

Frage 2: Worin ist der Sprung in den Gesamtkosten unter a) von 429.485.000 € im Haushaltsplan 2008/2009 auf 776.630.000 € im Haushaltsplan 2010/2011 begründet?

Antwort zu 2.: Die Zahl von 429.485.000 € für den Haushaltsplan 2008/2009 ist ein Schätzwert für die Grundinstandsetzung der Straßenbahn aus den 1990er Jahren auf Basis der eingereichten RA.

In den Kosten von 776.630.000 € im Haushaltsplan 2010/2011 sind die Gesamtkosten der RA der einzelnen Linien nach dem aktualisierten Stand von 2009 zusammengefasst.

Frage 3: Warum bleiben die kalkulierten Gesamtkosten von 776.630.000 € unter a) seit 2010 konstant bzw. wird nicht mindestens die Steigerung des Baupreisindex‘ in den jeweiligen Haushaltsplänen abgebildet?

Antwort zu 3.: RA enthalten grundsätzlich nur sehr grobe Kostenschätzungen, die auf Durchschnitts- und Erfahrungswerten beruhen. Sie werden fallweise überarbeitet und nicht kontinuierlich fortgeschrieben, sodass ein Baukostenindex in der Darstellung der Gesamtkosten keinen Niederschlag findet.

Frage 4: Wie erklärt sich die reduzierte Summe der bereits finanzierten Kosten unter a) von 581.362.000 € im Haushaltsplan 2012/2013 auf 478.160.000 € im Haushaltsplan 2014/2015?

Antwort zu 4.: Der Wert für die finanzierten Kosten im Haushaltsplan 2014/2015 beinhaltet zum Zeitpunkt der Haushaltsplanaufstellung bereits getätigte sowie voraussichtliche Ausgaben, die im Verlaufes des Jahres, in dem der Haushaltsplan aufgestellt wird, fällig werden.

Bei dem (wesentlich zu hohen) Wert im Haushaltsplan 2012/2013 handelt es sich wahrscheinlich um einen Übertragungsfehler. Die Angaben können inzwischen nicht mehr nachvollzogen werden.

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.

Frage 5: Welche Maßnahmen mit welchem Finanzierungsvolumen wurden seit 2010 für Maßnahmen aus a) und b) zur Umsetzung geplant und tatsächlich umgesetzt?

Antwort zu 5.:
a) In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Grundinstandsetzungen in verschiedenen Streckenabschnitten durchgeführt. In den Jahren 2010-2015 waren Mittel in Höhe von 64.480 Tsd. EUR geplant. Es wurden 34.622 Tsd. EUR in Anspruch genommen.

b) Gemäß den Planungen von 2006 war vorgesehen, alle Maßnahmen der Tangente bis 2015 komplett umzusetzen (2010 – 2015: 60.646 Tsd. EUR).

Tatsächlich wurden 2010 – 2015 25.497 Tsd. EUR umgesetzt.

Dabei wurden insbesondere die Bauabschnitte

3 Rhinstraße, von Hauptstraße bis Landsberger Allee,
5 Am Tierpark, Alt Friedrichsfelde bis Criegernweg mit Schaffung eigener Bahnkörper,
6 Am Tierpark/ Treskowallee, Criegernweg – Waldowallee mit Schaffung eigener Bahnkörper,
7 Treskowallee, Waldowallee – Dorotheastr.

realisiert sowie die für die Tangente erforderlichen 7 Gleichrichterwerke erneuert.

Die Bauabschnitte 2, 4, 8, 10 und 11 stehen noch aus.

Frage 6: Welche Maßnahmen mit welchem Finanzierungsvolumen sind für Maßnahmen aus a) und b) in 2016/2017 für Planung und bauliche Realisierung vorgesehen?

Antwort zu 6.:
a) Im Doppelhaushalt 2016/2017 sind jeweils 10.000 Tsd. EUR pro Jahr für Grundinstandsetzungsmaßnahmen der Straßenbahn vorgesehen. Die BVG hat folgenden Finanzbedarf gemeldet:

2016: 24.658 Tsd. EUR
2017: 22.584 Tsd. EUR.

Darin sind folgende größere Einzelmaßnahmen enthalten:

Linie 1	Dietzgenstr. - Schillerstraße
Linie 2/4	Rennbahnstraße
Linie 2/4	S-Bhf. Greifswalder Straße (Verbesserung Umsteigebeziehungen)
Linie 6	Gleichrichterwerk 511 Nossener Straße
Linie 6	Gleichrichterwerk 501 Steuerhaus
Linie 10	Gleichrichterwerk 510 Ahrensfelde
Linie 13	Suermondtstraße
Linie 13	Bösebrücke (Kostenbeteiligung der BVG am Brückenbau + Gleisern.)
Linie 21	Eldenaer Straße
Linie 26/27	Müggelheimer Straße
Linie 26/27	Gleichrichterwerk 810 Ostendstraße
Linie 26/27	Gleichrichterwerk 806 Müggelheimer Straße
Linie 60	Bölschestraße

Inwieweit die Maßnahmen gemäß Plan der BVG umgesetzt werden können, ist derzeit nicht absehbar.

b) Im Doppelhaushalt 2016/2017 sind 6.500 Tsd. EUR (2016) bzw. 10.000 Tsd. EUR (2017) für die Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente vorgesehen. Nach derzeitigem Stand geht die BVG von folgendem Mittelbedarf aus:

2016: 837 Tsd. EUR
2017: 5.305 Tsd. EUR.

Neben der Weiterführung der Planung zu diversen Bauabschnitten ist 2017 der Abschluss der Erneuerung der Gleichrichterwerke vorgesehen.

Frage 7: Welche Neubauprojekte zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes werden in den Haushaltsjahren 2016/2017 baulich umgesetzt?

Antwort zu 7.: In den Jahren 2016/2017 werden noch keine Neubaustrecken baulich umgesetzt.

Frage 8: Für welche Neubauprojekte sind mit welchem zeitlichen Horizont Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung?

Antwort zu 8.: Nach derzeitigem Stand der Planungen werden folgende Netzerweiterungen, für die aktuell Planfeststellungsunterlagen erarbeitet werden, angestrebt:

- Wühlischplatz – Marktstraße (Inbetriebnahme 2019)
- Adlershof II (Inbetriebnahme 2019)
- Hauptbahnhof – U Turmstraße (Inbetriebnahme 2020)

Die Dauer von Planfeststellungsverfahren werden wesentlich durch die Anzahl und die Qualität der Einwendungen bestimmt. Es können daher keine konkreten Angaben zur voraussichtlichen Dauer der Planfeststellungs-

verfahren gegeben werden.

Frage 9: Sind für den Senat Maßnahmen des Neubaus und Ausbaus des Bestandsnetzes der Straßenbahn Vorhaben von gesamtstädtischer Bedeutung? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum zieht der Senat diesbezügliche Planungen, die bezirklich blockiert werden, nicht an sich?

Antwort zu 9.: Gemäß dem Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz – AZG) ist nach Anlage – Allgemeiner Zuständigkeitskatalog Nr. 10 Abs. 11 die Hauptverwaltung für Straßenbahnen zuständig. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt verfolgt das Ziel Maßnahmen im Einvernehmen mit den Bezirken zu planen und umzusetzen.

Frage 10: Wie lange dauern derzeit durchschnittlich die Planungs- und Genehmigungsprozesse für a) Grundinstandsetzungsmaßnahmen, b) Maßnahmen zur Netzoptimierung, c) Netzerweiterung?

Antwort zu 10.: Alle Vorhaben, unabhängig ob Grundinstandsetzung, Netzoptimierung oder Netzerweiterung sind von den baulichen und strukturellen Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich. Daher können keine pauschalen Aussagen zur Dauer von Planungs- und Genehmigungsprozessen gegeben werden.

Frage 11: Wie viele Personen mit welchen Gesamt-VZÄ sind mit Straßenbahnplanungen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt befasst?

Antwort zu 11.: Derzeit steht planmäßig Personal im Umfang von 2,5 bis 3 Stellen (inkl. anteiliger Stundenanteile) zur Verfügung.

Frage 12: Entsprechen diese Personalkapazitäten den Anforderungen oder welche Personalkapazitäten bräuchte es im Unterschied zu den vorhandenen, um die Planungs- und Genehmigungsprozesse für Instandsetzung, Netzoptimierung und Netzerweiterung relevant in wünschenswertem und sachgerechtem Maße zu verkürzen?

Frage 13: Was ist das definierte konkrete Ziel der Task-Force zur Koordinierung und Straffung der Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsprozesse?

Frage 14: Wo wird reales Optimierungspotential gesehen, welches die Arbeit dieser TaskForce sinnvoll erscheinen lässt?

Antwort zu 12., 13. und 14.: Zur Sicherstellung einer zügigen und prioritären Bearbeitung von Straßenbahnneubauprojekten wurden in den letzten Wochen neue Strukturen (Koordinierungs-, Steuerungs- und Lenkungskreis) der zukünftigen Zusammenarbeit zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Berliner Verkehrsbetriebe AöR eingerichtet. Durch eine frühzeitige Einbeziehung aller Beteiligten in den einzelnen Planungsphasen sowie durch ein stringentes Projektmanagement sollen Zeit- und Reibungsverluste soweit wie möglich minimiert werden. Es ist vorgesehen, dass einzelne Planungsstufen zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt, ggf. separat für einzelne Teilabschnitte oder auch parallel laufend, bearbeitet werden sollen.

Wesentliche Bearbeitungszeiträume werden allerdings auch durch komplexe rechtliche Vorgaben bestimmt. Dies ist weder durch zusätzliches Personal noch durch besser koordinierte Abläufe zu beeinflussen.

Berlin, den 19. Februar 2016

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. Feb. 2016)