Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 20 201
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 09. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2019)

zum Thema:
Vorleistungen des Bundes für den Weiterbau der U5 bis zur Turmstraße

und **Antwort** vom 20. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juli 2019)

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.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20201
vom 9. Juli 2019
über Vorleistungen des Bundes für den Weiterbau der U5 bis zur Turmstraße

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
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 – BVG um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche planerischen und baulichen Vorleistungen für einen Weiterbau der U5 bis zur Turmstraße wurden bisher wann und von wem erbracht?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Im nördlichen Bereich der U55 wurden hinter dem U-Bahnhof Hauptbahnhof neben der Kehranlage zwei eingleisige Tunnel mit einer Länge von ca. 200 m bzw. 300 m als Vorleistung für eine Verlängerung der U5 zur Turmstr erbracht. Die unterschiedlichen Längen resultieren daraus, dass der östliche Tunnel auf ca. 100 m Länge als Abstellanlage konzipiert wurde und somit kein ungenutztes Vorratsbauwerk im klassischen Sinn darstellt. Die beiden Tunnel unterqueren die Fernbahngleise und enden in einem Startschacht für den späteren Weiterbau östlich der Lehrter Straße.

Im U-Bhf. Turmstraße befindet sich zudem eine bauliche Vorleistung für einen querenden Bahnsteig mit einer Länge von ca. 25 m. Dieser Bereich wird derzeit als Zugang zum Bahnsteig der U9 genutzt.“

Frage 2:

Wie hoch ist der Wert dieser Vorleistungen, soweit sie der Bund erbracht bzw. finanziert hat, welcher Beitrag wurde seitens des Landes Berlin erbracht?

Antwort zu 2:

Im Rahmen der Vereinbarungen zum Hauptstadtvertrag vom 30. Juni 1994 zwischen dem Bund und dem Land Berlin wurde die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für die U-Bahnlinie U5 für den Abschnitt Alexanderplatz – Lehrter Bahnhof (heute Hauptbahnhof) zugesagt. Für die Weiterführung bis zur Turmstraße wurden keine Mittel vereinbart.

Eine Kostenaufstellung für den Tunnelstummel nördlich des Hauptbahnhofs liegt dem Senat aktuell nicht vor. Das Bauwerk wurde im Rahmen mehrerer Zuwendungsprojekte finanziert, die nicht nur diesen Tunnel umfassen. Innerhalb dieser Projekte sind die Kosten des Tunnelabschnitts nicht einzeln ausgewiesen.

Die BVG teilt ergänzend mit:
„Das Vorratsbauwerk im U-Bahnhof Turmstraße ist Ende der 50er Jahre errichtet worden, genaue Baukosten sind hier nicht bekannt."

Frage 3:

Auf welcher Grundlage und mit welchem Ziel wurden diese Vorleistungen erbracht, warum sieht der Senat diese Grundlage als nicht mehr gegeben bzw. das Ziel nicht mehr als erstrebenswert an?

Antwort zu 3:

Planungen der 1990er Jahren sahen eine Verlängerung der U-Bahn vom Lehrter Bahnhof (Hauptbahnhof) zum U-Bahnhof Turmstraße und eine Fortführung der Planung über den Verknüpfungsbahnhof Jungfernheide zum Flughafen Tegel vor. Bereits Anfang der 2000er Jahre wurde die Schwerpunktsetzung auf den Abschnitt zwischen Alexanderplatz und Hauptbahnhof gelegt. Eine weitere Verlängerung über den Hauptbahnhof hinaus ist nur als langfristige Planungsoption offen gehalten.

Die Verlängerung der U5 wurde bereits im ersten Stadtentwicklungsplan Verkehr (2003) gestrichen und durch eine Straßenbahnplanung ersetzt. Erstmals wurde eine Investitionsstrategie entwickelt und der Finanzrahmen des verfügbaren Finanzvolumens unter Berücksichtigung aller EU- und Bundesmittel abgeschätzt. Aufgrund der Lösungsstrategie der „zielorientierten Mittelzuweisung" bekam die erheblich kostengünstigere und schneller zu realisierende Straßenbahn höhere Priorität. Um die Anbindung von Moabit an die Innenstadt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kurzfristig umzusetzen und eine nachhaltige Verbesserung schnell zu erreichen, ist die Straßenbahn im Vergleich zum Neu- oder Ausbau anderer Verkehrsmittel aktuell die beste Verkehrsmittelwahl.

Die Fläche für eine spätere, sehr langfristige Realisierung einer U-Bahnverlängerung vom Hauptbahnhof in Richtung Turmstraße wird weiterhin über den Flächennutzungsplan Berlin freigehalten.

Frage 4:

Wurden die bereits erbrachten Vorleistungen in eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der nunmehr alternativ geplanten Straßenbahnverlängerung bis zur Turmstraße einbezogen?

Antwort zu 4:

Für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden stets die Gesamtinvestitionskosten für die jeweilige Maßnahme bzw. Variante zum Ansatz gebracht und entsprechend berücksichtigt.

Im Rahmen des Verkehrsmittelvergleichs für den Planungskorridor Hauptbahnhof – Turmstraße wurden wirtschaftliche Betrachtungen für alle in Frage kommenden Verkehrsmittel angestellt.

Frage 5:

Ist damit zu rechnen, dass der Bund für die von ihm erbrachten bzw. finanzierten Vorleistungen zu entschädigen ist, falls das Land Berlin dauerhaft Abstand von dem ursprünglich geplanten Lückenschluss im U-Bahn-Netz nimmt und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Das Land Berlin betrachtet den Weiterbau der U5 als langfristige Option für den Planungshorizont nach 2030. Im Flächennutzungsplan Berlin findet sich weiterhin eine Freihaltetrasse.

Berlin, den 20.07.2019

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz