

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Roman-Francesco Rogat und Felix Reifschneider (FDP)

vom 04. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. April 2022)

zum Thema:

Planungs- und Bauvorhaben für U-Bahnen und Straßenbahnen

und **Antwort** vom 25. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP) und
Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11503
vom 4. April 2022
über Planungs- und Bauvorhaben für U-Bahnen und Straßenbahnen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist das Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau eines neuen U-Bahnabschnitt gestaltet?

- a. Wer ist für die Bearbeitung zuständig?
- b. Welche Anforderungen werden an den Antragssteller gestellt?
- c. Welche Genehmigungsschritte gibt es in diesem Verfahren?
- d. Wie lange dauerte das Genehmigungsverfahren im Jahre 2021 durchschnittlich?

Frage 6:

Wie ist das Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau einer neuen Straßenbahn gestaltet?

- a. Wer ist für die Bearbeitung zuständig?
- b. Welche Anforderungen werden an den Antragssteller gestellt?
- c. Welche Genehmigungsschritte gibt es in diesem Verfahren?
- d. Wie lange dauerte das Genehmigungsverfahren im Jahre 2021 durchschnittlich?

Antwort zu 1 und 6:

Die Netzplanung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt gemäß dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sowie dem ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans. Mit Vorliegen eines Senatsbeschlusses ebd. erfolgt die Umsetzung gemäß den Bedarfen sowie der haushaltsseitigen Möglichkeiten. Die Verfahren erfolgen nach Stand der jeweils geltenden Gesetze und Regelwerke. Die Grundlagenaufgaben, wie den Nachweis der Wirtschaftlichkeit sowie die Vorplanungen, verantwortet die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung. Für weitere Arbeitsschritte kann das Land Berlin das lokale Verkehrsunternehmen mit der Erstellung der für eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung notwendigen Unterlagen beauftragen. Der Bau erfolgt durch das jeweilige Verkehrsunternehmen. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den kommunalen ÖPNV ist im Haus der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung angesiedelt.

U-Bahnen sind nach dem Personenbeförderungsgesetz Straßenbahnen gleichgestellt und unterliegen in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (Paragraph 28 PBefG i.V.m. 72 ff VwVfG) der Planfeststellung. Dieses umfasst als wesentliche Schritte die Antragstellung, Bekanntmachung, Auslegung der Planunterlagen, Beteiligung und Anhörung, Beschlussfassung sowie dessen Zustellung bzw. Auslegung. Genehmigungs- sowie Planfeststellungsverfahren dauern in der Regel mindestens zwei Jahre. Im Jahr 2021 war kein Verfahren für den Neubau eines U-Bahnabschnittes anhängig.

Für Straßenbahnmaßnahmen wird auf die Antwort von Frage 7 verwiesen. In 2021 befanden sich 2 Projekte im Bau (Hauptbahnhof bis U-Bahnhof Turmstraße, S-Bahnhof Schöneweide bis Adlershof) und für das Projekt Verkehrslösung Schöneweide lag im September 2021 der Planfeststellungsbeschluss vor.

Frage 2:

Wie viele Kilometer U-Bahn wurden seit dem Jahr 2000 genehmigt und gebaut?
(Bitte tabellarisch nach Jahren auflisten)

- a. Mit Blick auf die gebauten Kilometer: Wann lag die Genehmigung bzw. Beauftragung jeweils vor und wann begann der Bau jeweils?
- b. Wie erklärt der Senat den Zeitversatz zwischen Genehmigung bzw. Beauftragung und Bau und welche Lehren zieht der Senat für aktuelle bzw. künftige U-Bahnbauprojekte daraus?

Antwort zu 2:

Folgende U-Bahn-Strecken wurden seit 2000 in Betrieb genommen:

- 2000 ca. 1 Kilometer (Vinetastraße – Pankow)
- 2009 ca. 2 Kilometer (Hauptbahnhof – Brandenburger Tor)
- 2020 ca. 2 Kilometer (Alexanderplatz – Hauptbahnhof)

Die Priorisierung und Beschlussfassung zur Realisierung neuer ÖPNV-Maßnahmen erfolgt, wie in Frage 1 dargestellt, durch den Senat. Im Anschluss an das Genehmigungsverfahren kann die Vorhabenträgerin (zumeist die BVG) die Ausführung der Bauleistung ausschreiben und beauftragen.

Über die zeitlichen Zusammenhänge des Genehmigungsverfahrens für die Verlängerung der U2 (Vinetastraße – Pankow) liegen keine Unterlagen mehr vor.

Die BVG teilt ergänzend hierzu mit:

„Die Planfeststellung für den Lückenschluss der U5 (ca. 2 km) erfolgte im Jahr 1999. In den Folgejahren erfolgten einige ergänzende Änderungen zum Beschluss. Der Baubeginn für den U-Bahnhof Brandenburger Tor erfolgte 2003 und die Inbetriebnahme 2009 (inklusive der vorhandenen Tunnel zum Hauptbahnhof der ehemaligen Linie U55). Der Weiterbau zwischen den U-Bahnhöfen Brandenburger Tor und Alexanderplatz begann 2012 und die Inbetriebnahme erfolgte 2020. Seit 2002 übernahm die BVG die bauliche Umsetzung der Vorhaben und erstellt im Auftrag des Senats Machbarkeitsstudien.“

Frage 3:

Wie viele Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von U-Bahnen werden derzeit durchgeführt und welche Linien betreffen diese?

Antwort zu 3:

Derzeit ist das Planfeststellungsverfahren für eine Änderung an der Dammstrecke der U-Bahnlinie U6 zw. Borsigwerke und Kurt-Schumacher-Platz anhängig.

In den Jahren 2019/20 wurden für vier U-Bahn-Netzerweiterungen Machbarkeitsstudien durchgeführt. Im Ergebnis hat der Senat in 2021 beschlossen:

- die Planungen für die U7-Verlängerungen zur Heerstraße und zum BER (letztere gemeinsam mit den zuständigen Behörden im Land Brandenburg) weiter zu betreiben.
- Für die U8 Märkisches Viertel und eine U6-Ausbindung zur Urban Tech Republic (UTR) wurde empfohlen, diese wegen geringerer Wirkungen derzeit nicht weiterzuverfolgen.

Des Weiteren hat der Senat im Juni 2021 ebenfalls beschlossen, die Planung zur U3-Verlängerung und Verknüpfung mit der S1 am Mexikoplatz fortzusetzen.

In Abhängigkeit vom Beschluss des neuen Haushaltes 2022/23 durch das Abgeordnetenhaus und den dann zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Kapazitäten bei der für Mobilität zuständigen Verwaltung können weitere die U-Bahnplanung betreffende Untersuchungen veranlasst werden.

Die Frage wird so verstanden, dass sie sich nicht auf Sanierung, zusätzliche Ausgänge oder Aufzüge bei U-Bahnhöfen im Bestandsnetz bezieht.

Frage 4:

Welche Nutzen-Kosten-Analysen für welche U-Bahnbauprojekte sind aktuell beauftragt?

- a. Wann wurde welche Nutzen-Kosten-Analyse beauftragt?
- b. Für wann plant der Senat weitere Nutzen-Kosten-Analysen zu beauftragen und welche U-Bahnbauprojekte betrifft dies im Einzelnen?

Antwort zu 4:

Keine. Die Beauftragung weiterer Nutzen-Kosten-Analysen ist abhängig von der Beschlussfassung zum Haushalt durch das Abgeordnetenhaus. Zur grundsätzlichen Einschätzung des Senats zur Priorisierung der Vorhaben wird auf Frage 3 verwiesen.

Frage 5:

Wie viele Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von U-Bahnen wurden seit dem Jahr 2000 durchgeführt?

- a. Wie viele Anträge wurden davon genehmigt? (Bitte tabellarisch nach Jahren und Linien auflisten.)
- b. Welche Anträge wurden abgelehnt und weshalb? (Bitte tabellarisch nach Jahren und Linien auflisten.)

Antwort zu 5:

Eine Differenzierung in die gewünschten Kategorien Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren ist in dieser Form nicht möglich, weil sie sich so nicht in der Verwaltungspraxis widerspiegeln. Förmliche Anträge im Sinne von Vorschlägen, Anträgen oder Beauftragungen liegen nicht vor, damit wurden auch keine entsprechenden Bescheide erteilt. Soweit es den Neubau einer U-Bahnstrecke betrifft, gab es seit dem Jahr 2000 keinen Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes. Darüber hinaus erteilt die Technische Bahnaufsicht Genehmigungen für den Bau sowie Änderungen an den U-Bahnanlagen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 60 ff BOStrab); Statistiken werden darüber nicht geführt. Soweit elektronisch erfasst und kurzfristig ermittelbar wurden Bescheide – davon keine ablehnenden und ein Großteil für das Neubauprojekt U5 – wie folgt erteilt:

Jahr	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Anzahl	126	164	215	265	377	357

Frage 7:

Wie viele Kilometer Straßenbahn wurden seit dem Jahr 2000 genehmigt bzw. beauftragt und gebaut?

(Bitte tabellarisch nach Jahren und Linie auflisten)

- a. Mit Blick auf die gebauten Kilometer: Wann lag die Genehmigung bzw. Beauftragung jeweils vor und wann begann der Bau jeweils?
- b. Wie erklärt der Senat den Zeitversatz zwischen Genehmigung bzw. Beauftragung und Bau und welche Lehren zieht der Senat für aktuelle bzw. künftige U-Bahnbauprojekte daraus?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

- „Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof – der Planfeststellungsbeschluss lag im Januar 2010 vor (Planfeststellungsantrag vom Oktober 2007) und der Baubeginn war in März 2011, die Streckenlänge betrug ca. 2,5 km
- Hauptbahnhof bis U-Bahnhof Turmstraße - der Planfeststellungsbeschluss lag Ende 2020 vor (PF-Antrag August 2017) und wurde Ende Juni 2021 aktualisiert, der Baubeginn war am 23.08.2021, es sind derzeit 2,2 km Streckenlänge in Umsetzung
- S-Bahnhof Schöneweide bis Adlershof – der Planfeststellungsbeschluss lag im Februar 2019 vor (PF-Antrag vom Juni 2017) und der Baubeginn war am 18.05.2019, es wurden 2,7 km Streckenlänge umgesetzt
- Verkehrslösung Schöneweide - der Planfeststellungsbeschluss lag im September 2021 vor (PF-Antrag vom November 2018), die Baufeldfreimachung erfolgt seit Ende 2021 und der Baubeginn mit geänderter Verkehrsführung ist im April 2022, es sind derzeit 0,5 km Streckenlänge (1,6 km Gleislänge) in Umsetzung

Zum einen manifestieren sich Zielkonflikte zwischen Legislative, Exekutive, Städtebau, Betrieb, Technik, Umwelt etc. in Verwaltungsverfahren und zum anderen stellen Anforderungen aus den rechtlichen und technischen Regelwerken sowie das gestiegene öffentliche Interesse Projektherausforderungen dar. Für Bauvorhaben gilt es, Interessen im Laufe der Planungen zu berücksichtigen und sich dafür einzusetzen, eine gemeinsame Schnittmenge zu erreichen. Dieser Prozess ist intensiv und führt zu mehr Akzeptanz u. a. in der Öffentlichkeit.“

Weiterhin wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 8:

Wie viele Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von Straßenbahnabschnitten werden derzeit durchgeführt und welche Linien betreffen diese?

- a. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien liegen Machbarkeitsuntersuchungen vor?
- b. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien laufen Machbarkeitsuntersuchungen und bis wann werden diese jeweils abgeschlossen?
- c. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien sind Machbarkeitsuntersuchungen mit einer Beauftragung bis 2026 sind geplant und für wann ist die Beauftragung jeweils geplant?
- d. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien liegen Nutzen-Kosten-Analyse vor?
- e. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien laufen Nutzen-Kosten-Analyse und bis wann werden diese jeweils abgeschlossen?
- f. Für welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien sind Nutzen-Kosten-Analyse mit einer Beauftragung bis 2026 sind geplant und für wann ist die Beauftragung jeweils geplant?

Antwort zu 8:

Derzeit sind planungsrechtliche Verfahren für den Neubau des Straßenbahnabschnittes im Bereich des Bahnhofes Ostkreuz sowie für drei Änderungsvorhaben anhängig.

Aktuell werden für Straßenbahnneubauprojekte keine Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt oder geplant. Nutzen-Kosten-Analysen als Bestandteil der Grundlagenermittlungen liegen für alle Straßenbahnstrecken vor, die in den letzten Jahrzehnten gebaut wurden bzw. sich in den HOAI-Leistungsphasen 2 und darüber hinaus befinden. Aktuell laufen Grundlagenermittlungen für die Strecken Jungfernheide – Kurt-Schumacher-Platz, UTR -/ Paulsternstraße – Gartenfeld – Spandau und Johannisthal – Gropiusstadt; es ist vorgesehen, diese Untersuchungen in diesem Jahr abzuschließen.

Die weiteren Vorhaben werden nach den Vorgaben des StEP MoVe, der im ÖPNV-Bedarfsplan (Anlage 3 des Nahverkehrsplans) hinterlegten Bedarfskategorie und den Richtlinien der Regierungspolitik sukzessive in die Bearbeitung aufgenommen. Zu benennen sind hier bspw. die Maßnahmen vom Potsdamer Platz Richtung Schöneweide oder Steglitz, von der Altstadt Spandau ins Falkenhagener Feld usw. Besondere Priorität haben dabei Vorhaben, die der Erschließung von Entwicklungsgebieten und Wohnungsneubauvorhaben in der wachsenden Stadt Berlin dienen. Ein weiteres besonderes Augenmerk wird auf Verbindungen im Außenbereich gelegt.

Frage 9:

Wie viele Vorschlags-, Antrags-, Beauftragungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von Straßenbahnabschnitten wurden seit dem Jahr 2000 durchgeführt und welche Linien betreffen diese?

- Wie viele Anträge wurden davon genehmigt? (Bitte tabellarisch nach Jahren und Linie auflisten.)
- Welche Anträge wurden abgelehnt und weshalb? (Bitte tabellarisch nach Jahren und Linie auflisten.)
- Wie wurde mit dem Vorschlag senatsseitig verfahren und wie ist jeweils der aktuelle Stand?

Antwort zu 9:

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 und 7 verwiesen. Darüber hinaus erteilt die Technische Bahnaufsicht Genehmigungen für Bau sowie Änderungen an den Straßenbahnanlagen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 60 ff BOStrab); Statistiken werden darüber nicht geführt. Soweit elektronisch erfasst und kurzfristig ermittelbar wurden Bescheide – davon keine ablehnenden – wie folgt erteilt:

Jahr	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Anzahl	49	42	39	34	19	10

Frage 10:

Welche Straßenbahnneubauprojekte oder Projekte zur Verlängerung von bestehenden Linien wurden von der BVG dem Senat seit 2016 im Einzelnen vorgeschlagen?

Antwort zu 10:

Keine, siehe Antwort zu 1. Die Planungen zur ÖPNV-Infrastruktur sind organisatorisch bei der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung verortet.

Frage 11:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 11:

Keine.

Berlin, den 25.04.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz