

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 4. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Juni 2024)

zum Thema:

Verwendung von GRW-Mitteln für die Tangentiale Verbindung Ost (TVO)

und **Antwort** vom 24. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Grüne)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19332
vom 4. Juni 2024
über Verwendung von GRW-Mitteln für die Tangentiale Verbindung Ost (TVO)

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

Frage 1:

Mit welcher Begründung wurde das Straßenbauprojekt der Tangentialverbindung Ost (TVO) für die GRW-Förderung angemeldet?

Antwort zu 1:

Das Projekt „Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO - Tangentialverbindung Ost)“ wurde im Rahmen des GRW-Koordinierungsrahmens zur Errichtung bzw. Ausbau von Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Gewerbebetrieben oder von Gewerbegebieten an das überregionale Verkehrsnetz angemeldet.

Frage 2:

Welche wesentlichen Aspekte, bzw. die Erfüllung welcher Kriterien waren für den positiven GRW-Mittel-Bescheid für die TVO ausschlaggebend?

Antwort zu 2:

Die verbesserte wirtschaftsverkehrliche Anbindung, Vernetzung und Weiterentwicklung nachstehender ebenfalls aus Mitteln der GRW geförderter Gewerbegebiete und Innovationsparks

- CleanTech Business Park Berlin Marzahn
- Gewerbegebiet Berlin Eastside (Wolfener Straße)
- Innovationspark Wuhlheide
- WISTA-Innovationspark Adlershof

als ausgewiesene Vorranggebiete im Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe (Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich).

Frage 3:

Welche Fördertatbestände werden mit dem GRW-Mittelbescheid-Nr 12/14 gefördert und in welcher Höhe (bitte Angaben in Euro und den Förderprozentsatz)?

Antwort zu 3:

Fördertatbestände sind die Errichtung oder der Ausbau von Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Gewerbebetrieben oder von Gewerbegebieten an das überregionale Verkehrsnetz. Bislang wurden GRW-Mittel für Planungsleistungen Dritter, sonstige bauvorbereitende Leistungen für Baustelleneinrichtung und Abriss im Zusammenhang mit vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zugehörige Bauherrenleistungen bis zur Höhe von 26.477.791,52 EUR bei einem GRW-Fördersatz von 90% bewilligt.

Frage 4:

Beinhaltet die zurzeit vorliegende Förderzusage auch die Baukosten für die TVO? Wenn ja, von welchen Baukosten wurde dabei ausgegangen? Wer trägt die über die Förderzusage hinausgehenden Kosten, wenn die tatsächlichen Baukosten deutlich steigen?

Antwort zu 4:

Nein.

Frage 5:

Ist geplant einen weiteren Antrag auf GRW-Förderung für die TVO zu stellen bzw. soll der bestehende GRW-Förderbescheid erweitert werden? Wenn ja welche Tatbestände sollen in welcher Höhe gefördert werden?

Antwort zu 5:

Ja, es ist beabsichtigt, weitere Anträge zur Förderung der TVO zu stellen. Welche Tatbestände in welcher Höhe beantragt werden, ist abhängig von den zum Antragsdatum geltenden vorgeschriebenen Förderkriterien/-voraussetzungen.

Frage 6:

War zur Bewilligung der GRW-Förderung eine Nutzen-Kosten-Untersuchung notwendig oder durch welche andere Untersuchung ist die Wirtschaftlichkeit der TVO belegt worden?

Frage 7:

Wenn die Wirtschaftlichkeit der TVO geprüft wurde, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat sich für die TVO ergeben? Welche Aspekte führten zu diesem Nutzen-Kosten-Verhältnis? Welche Kostenpunkte wurden bei der Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Grundlage genommen?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Diese schloss mit dem Ergebnis eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 4,4 : 1 ab. Grundlage der Untersuchung waren die „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS). Zur Bewertung der Straßenbauinvestition wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis gebildet, indem die Barwerte der verschiedenen Nutzen durch die Barwerte ihrer Kosten dividiert werden. Neben den Investitions- und laufenden Kosten werden nachfolgende Einflussgrößen monetarisiert.

Veränderung:

- der Betriebskosten,
- der Fahrzeiten,
- des Unfallgeschehen,
- der Lärmbelastung,
- Schadstoffbelastung,
- der Klimabelastung,
- der Trennwirkung von Straßen und
- der Flächenverfügbarkeit.

Frage 8:

Wenn die Wirtschaftlichkeit nicht geprüft wurde, warum ist die Wirtschaftlichkeit bei der GRW-Förderung unerheblich?

Antwort zu 8:

Entfällt.

Frage 9:

In der Drs. 17/1041 „TVO-Grundsätze der Planung“ aus dem Jahr 2013 ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,4:1 genannt. Wird es eine neue Nutzen-Kosten – Untersuchung zur TVO geben, da sich wesentliche Aspekte zur Planung der TVO seit dem Jahr 2013 geändert haben, zum Beispiel Trassenlage (2013, durchgehende Lage auf der Ostseite des BAR), Kostenschätzung (2013 – 80 Mio. Euro), Verkehrspolitische Zielsetzung, Mobilitätsgesetz und Klimaschutzmaßnahmen, etc.?

Antwort zu 9:

Es ist keine erneute Kosten-Nutzen-Untersuchung vorgesehen. Eine Kosten-Nutzenanalyse steht am Anfang der Planung, um eine Entscheidung hinsichtlich der grundsätzlichen Planungs- und Bauwürdigkeit zu treffen und damit ein Projekt ggf. zum Gegenstand der Investitionsplanung zu machen. Nachfolgend erfolgen auf allen Planungsstufen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen.

Berlin, den 24.06.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt