

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 8. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. Juli 2024)

zum Thema:

TVO auf Straße, Schiene und Radweg?!

und **Antwort** vom 22. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19667
vom 08.07.2024
über TVO auf Straße, Schiene und Radweg?!

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 das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Für den Bau der Straßen-Tangentialverbindung Ost (TVO) müssen nach den aktuellen Planungen des Senats Fernbahngleise verlegt werden. Die Deutsche Bahn hat in der Anhörung im Ausschuss für Mobilität und Verkehr (03.07.24) deutlich gemacht, dass eine Anrechnung dieser Kosten auf die noch ausstehende Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Schienen-TVO die Realisierung dieses Schienenprojekts erschweren wird, da die Wirtschaftlichkeit möglicherweise dann nicht nachgewiesen werden kann. In diesem Zusammenhang wurde darauf aufmerksam gemacht, dass es technische Lösungen gebe, diese Kosten der Schiene nicht zuzurechnen. Wird der Senat die Kosten für die Verlegung der Fernbahngleise auf die Schiene anrechnen oder nicht? Ich bitte um Begründung.

Antwort zu 1:

Die in Vorbereitung des Systementscheids für die Nahverkehrstangente Süd (NVT Süd) durchgeführte Trassierungsstudie beinhaltet eine Anpassung der Fernbahngleise. Diese Verlegung bedingt sich im Wesentlichen in dem den Untersuchungen zugrunde gelegtem prognostiziertem Mengengerüst für den Fern- und Güterverkehr und den aktualisierten

Anforderungen an die Planung von Schienenwegen sowie durch die planerische Freihaltung einer Teilfläche im Biesenhorster Sand für eine mögliche S-Bahn-Werkstattanlage.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die für das Projekt ermittelten Kosten konsolidiert und dem Projekt direkt anzulastende Kosten gemäß dem Standardisierten Bewertungsverfahren für Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs nach Anlagenteilen aufgeteilt und in die Bewertung einbezogen.

Frage 2:

Die Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes zu den Planungen für die Straßen-TVO ist öffentlich geworden (Berliner Zeitung, 03.07.24). Darin wird u.a. dargelegt, dass sich das Land Berlin mindestens im Umfang seines Freistellungsbegehrens vom 12. September/ 22. Dezember 2023 außerhalb seiner Planungskompetenz befinde. Wie reagiert der Senat auf diese Feststellung?

Frage 3:

Das Land Berlin habe außerdem laut EBA-Schreiben im vergangenen Jahr beantragt, 41 Flurstücke von Bahnbetriebszwecken freistellen zu lassen, jedoch seien die eingereichten Unterlagen bisher nicht prüffähig. Wie erklärt der Senat, dass trotz des jahrelangen Vorlaufs an Planungen bis heute keine prüffähigen Unterlagen dazu vorliegen würden? Welche Nachbesserungen wird der Senat unternehmen müssen und wie viel Zeit wird er dafür benötigen?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Aus Sicht des Vorhabenträgers der Tangentialverbindung Ost (TVO) wurden prüffähige, den Anforderungen des § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entsprechende Unterlagen beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Die Vorabstimmungen mit der DB Netz AG sind zustimmend erfolgt. Nach Ablauf der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur TVO und im Rahmen des Freistellungsverfahrens wird über die weitere Verfahrensweise zu entscheiden sein.

Frage 4:

Welchen Zeitraum setzt der Senat dafür an, die für die Realisierung der Straßen-TVO notwendige Entwidmung von Eisenbahnflächen vorantreiben zu können?

Frage 5:

Welchen Einfluss hat das notwendige Entwidmungsverfahren auf das laufende Planfeststellungsverfahren? Mit welchen Verzögerungen rechnet der Senat?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Vorhabenträger der TVO steht seit Jahren mit dem Eigentümer der Flächen, der Deutschen Bahn, und seit 2023 auch mit dem EBA in Kontakt. Der Entwidmungsvorgang muss vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen sein, es wird diesbezüglich mit keiner Verzögerung gerechnet.

Frage 6:

Wann wird der Senat voraussichtlich einen Antrag auf Baukostenförderung durch Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) stellen können?

Antwort zu 6:

Der Antrag auf Förderung der Baukosten wird nach Vorliegen aller geprüften Bauplanungsunterlagen gestellt. Um alle mutmaßlichen Kosten erfassen zu können, werden diese frühestens nach dem Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fertiggestellt.

Frage 7:

Die GRW-Förderung für wirtschaftsnahe Infrastruktur beträgt grundsätzlich bis zu 60 Prozent der förderfähigen Kosten. Der Fördersatz kann auf bis zu 90 Prozent steigen, wenn sich die geförderte Infrastrukturmaßnahme in eine regionale Entwicklungsstrategie einfügt und mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist: a) die geförderte Infrastrukturmaßnahme wird im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt, b) die geförderte Infrastrukturmaßnahme leistet einen Beitrag zur notwendigen Transformation zu einer klimaneutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaft oder c) die geförderte Infrastrukturmaßnahme leistet in besonderer Weise einen Beitrag zur Fachkräftesicherung. (GRW-Koordinierungsrahmen 3.2.1.1)

Von welchem GRW-Fördersatz – 60% oder 90% - geht der Senat aktuell aus und wie begründet er das?

Antwort zu 7:

Die gegenwärtig in Aussicht gestellte Förderrate für die Bauherrenleistungen beträgt 90 %. Eine Abschätzung der Förderquote für die Bauleistungen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Frage 8:

Wie wurde das Land Brandenburg in den Systementscheid für die Schienen-TVO eingebunden? Bitte um Übersendung der Stellungnahme des Landes Brandenburg zur Entscheidung des Senats.

Antwort zu 8:

Das zuständige Ministerium im Land Brandenburg war sowohl bei der Festlegung der Planungsprämissen, als auch in die Diskussion/Variantenauswahl einbezogen. Dies umfasst insbesondere die zu untersuchenden Varianten, die Abstimmung verschiedener Angebots- und Haltekonzepte in der Fahrplanuntersuchung sowie Infrastrukturprämissen. Alle Entscheidungen sind abgestimmt getroffen worden. Eine formelle Stellungnahme liegt nicht vor, da eine solche erst in späteren Leistungsphasen erfolgt.

Darüber hinaus wurde für die Nahverkehrstangente Süd im Rahmen des Projekts i2030 die gemeinsame Entscheidung der Projektpartner Berlin, Brandenburg, DB InfraGO AG und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH getroffen, das Projekt im Hinblick auf eine Aufnahme ins i2030-Maßnahmenportfolio zu prüfen.

Frage 9:

Anwohner*innen in Biesdorf-Süd beklagen fehlenden Lärmschutz und fordern die Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzwand. Wird der Senat die Planungen ändern und für durchgehenden Lärmschutz sorgen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9:

Eine Änderung der Planungen ist derzeit nicht beabsichtigt, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung und Verkehrslärmschutzrichtlinien (Lärmschutzwände, durchgehend lärmindernder Asphalt sowie passiver Lärmschutz). Ein „fehlender Lärmschutz“ ist nicht zu konstatieren.

Frage 10:

Wie hoch wären die Kosten für die zusätzliche Planung und Realisierung eines durchgehenden Lärmschutzes?

Antwort zu 10:

Hinsichtlich der Fragestellung wird unterstellt, dass mit Lärmschutz hier eine Lärmschutzwand gemeint ist (siehe weitere Lärmschutzmaßnahmen: lärmindernder Asphalt, passive Schutzmaßnahmen). Für eine durchgehende Lärmschutzwand an der TVO zwischen Hadubrandweg und B1/B5 entstünden gegenüber der Planung zusätzliche Kosten von mindestens 7,5 Mio. €. Dazu kämen die Kosten für einen gegebenenfalls nötigen Grunderwerb.

Frage 11:

Wie werden die Anwohner*innen der Märkischen Allee vor steigendem Lärm geschützt? Welche Maßnahmen sind hier vorgesehen?

Antwort zu 11:

Es entsteht keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV). Die Planungen entsprechen den Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung und Verkehrslärmschutzrichtlinien. Dennoch soll im Zusammenhang mit der Umsetzung der TVO vom nördlichen Bauende bis zum Bentschener Weg lärmindernder Asphalt eingebaut werden.

Frage 12:

Welche Maßnahmen wird der Senat treffen, um Marzahn und Biesdorf vor zusätzlichem LKW-Verkehr zu schützen, da die Straßen-TVO eine mautfreie Strecke sein wird?

Antwort zu 12:

Die Mautfreiheit lässt keine allein auf diesem Fakt resultierenden höheren Aufkommen vermuten. Sollten allerdings erhebliche Mautausweichverkehre feststellbar sein, stellt das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG) Mechanismen zur Mautintegration zur Verfügung.

Frage 13:

Welche Planungen verfolgt der Senat mit dem Bezirksamt für die versprochene Verkehrsberuhigung in Biesdorf? Wann soll diese umgesetzt werden?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt dazu mit:

„Das Bezirksamt unterstützt das Projekt TVO mit dem Ziel, die Verkehrsmenge im Quartier, in Biesdorf, dadurch zu reduzieren. Die zentrale Entlastung soll für die Köpenicker Straße erfolgen. Sie bleibt desungeachtet auch nach Herstellung und Inbetriebnahme der TVO eine Straße des übergeordneten Straßennetzes. Der Öffentliche Nahverkehr, hier die Linienbusse, werden auch weiterhin hier fahren, ebenso der Lieferverkehr in die Quartiere und zu den Einzelhandelseinrichtungen. Sollten ungeachtet der Entlastung trotzdem Maßnahmen nötig sein, werden diese nach Inbetriebnahme der TVO geprüft werden.“

Frage 14:

Die Bezirksbürgermeisterin von Marzahn-Hellersdorf hat in der Anhörung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 3.7.2024 angegeben, dass der Bau der TVO notwendig sei, damit die Köpenicker Straße grundhaft saniert und erneuert werden könne. Welche Pläne für eine umfassende Sanierung der Köpenicker Straße liegen vor? Welche Vorkehrungen für die Investitionsplanung sind dazu getroffen worden? Wie hoch werden die Kosten dafür eingeschätzt?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt dazu mit:

„Aktuell ist die Köpenicker Straße nur in der Investitionsplanung des Bezirksamtes fest verankert und wartet darauf, dass die TVO fertiggestellt wird. Sofern abzusehen ist, dass sich die TVO in den letzten Bauphasen der Fertigstellung befindet, kann mit einer Planung für die Köpenicker Straße begonnen werden. Vorher macht eine Planung keinen Sinn, da noch viele Fragen offen sind, die in Zusammenhang mit der aktuellen Planung der TVO geklärt werden.“

Frage 15:

Ist es zutreffend, dass Senat und Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf eine Sanierung der Köpenicker Straße erst anstreben, wenn die Straßen-TVO errichtet worden ist? Wenn ja, heißt das, dass die Köpenicker Straße frühestens ab 2038 erneuert werden kann? (Annahme: 2-3 Jahre Planfeststellungsverfahren Straßen-TVO, 7-10 Jahre Bauzeit) Schließen Senat und Bezirksamt aus, dass die Straße auch zu einem früheren Zeitpunkt saniert und erneuert werden müsste?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt dazu mit:

„Ja. Die Köpenicker Straße ist in seinem Querschnitt so gestaltet, dass eine Teilspernung der Köpenicker Straße während der Baumaßnahme nicht möglich ist. Für die jeweiligen Bauabschnitte ist nur eine Vollsperrung möglich. Die Umleitung bestünde für den Anliegerverkehr und den notwendigen Durchgangsverkehr. Eine Umleitungssituation durch die angrenzenden Straßen und Wohngebiete, wie auch die weiträumige Umleitung über Chemnitzer Straße / Hultschiner Damm oder über Lichtenberg sind nicht zu rechtfertigen. Die TVO wird einen Großteil des Verkehrs aufnehmen, der über die Köpenicker Straße führt.“

Berlin, den 22.07.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt