

■ Aktuell

## Planungen für die Tram erneut verzögert

aus SIGNAL 09-10/1992 (Dezember 1992), Seite 7 (Artikel-Nr: 10001555)  
Landespressedienst vom 26.10.92

Kleine Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (Bündnis 90/Grüne) über erneute Verzögerungen bei den Planfeststellungsverfahren Für die Tram (Landespressedienst vom 26.10.92):

*Kommen Meldungen, daß der Senat sein Ziel, noch 1992 für zwei Straßenbahn-Neubaustrecken Planfeststellungsverfahren einzuleiten, nicht einhalten kann?*

*Was sind die Ursachen für die erneuten Verzögerungen?*

*Ist damit der geplante Baubeginn in 1993 gefährdet?*

Im Verlaufe der Arbeiten zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren Für die Neubaustrecken Bornholmer Straße - Seestraße sowie Prenzlauer Tor - Alexanderplatz mußte festgestellt werden, daß der Umfang der erforderlichen Untersuchungen wesentlich größer ist als ursprünglich angenommen. So müssen - entgegen der ursprünglichen Absicht - bereits in der Phase der Vorplanung Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden, die umgehend in Auftrag gegeben worden sind. Die Auftragnehmer benötigen dafür aber mehr Zeit als bisher eingeschätzt. Auch haben unterschiedliche Auffassungen zu Detailpunkten, so z.B. zur Lage und Gestaltung von Endstellen, zu einem erheblich größeren Abstimmungsbedarf geführt.

Aus den genannten Gründen sind Verzögerungen innerhalb der Terminkette eingetreten, so daß eine Verschiebung der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf Anfang 1993 nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Sofern diese Verzögerungen nicht innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausgeglichen werden können, würde sich auch der Baubeginn entsprechend hinausschieben.

Ungeachtet dessen geht der Senat davon aus, daß durch eine konzentrierte Baudurchführung die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecken wie vorgesehen bis Ende 1995 erfolgt.

*Ist dem Senat bekannt, daß in München das Planfeststellungsverfahren für eine Tram-Neubaustrecke im Westen der Stadt in nur einigen Monaten durchgeführt wurde, und hält der Senat das auch in Berlin für erreichbar?*

Die zuständige Planfeststellungsbehörde hat auf Anfrage mitgeteilt, daß es sich hierbei um ein Planfeststellungsverfahren für ein ca. 400 Meter langes Verbindungsstück zwischen zwei vorhandenen Straßenbahnstrecken handelte, gegen dessen Bau keinerlei Einwendungen vorgebracht wurden. Es bedurfte daher weder der Bearbeitung der Einwendungen noch eines Erörterungstermins, so daß unmittelbar nach Ablauf der Einspruchsfrist mit der Bearbeitung des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden konnte. Der Senat hält es für neben der Sache liegend, einen derartigen Sonderfall als Maßstab für den üblicherweise für Planfeststellungsverfahren

anzusetzenden Zeitaufwand heranzuziehen.

*Muß für eine oder alle Straßenbahn-Neubaustrecken eine sogenannte Standardisierte Bewertung durchgeführt werden? Wenn ja, erfolgt dies vor, während oder nach den Planfeststellungsverfahren?*

Für die Straßenbahn-Neubaustrecken ist eine vereinfachte Bewertung in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse vorgesehen. Hierzu sind das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die Kosten zu ermitteln. Diese Arbeiten werden vor dem bzw. teilweise parallel zum Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

\*\*\*

*(IGEB) Im Sommer 1992 hatte der SPD/AL-Senat 2 Mio DM für die Straßenbahnplanung zur Verfügung gestellt. Die Gutachten liegen längst vor. weitere wurden beauftragt. Doch bis heute ist noch nicht ein einziges Planfeststellungsverfahren auch nur begonnen worden. Verkehrssenator Haase findet immer neue Ausreden: Jetzt sind es die Umweltverträglichkeitsprüfungen und die zu langsamen Gutachter. Die nächste Ausrede ist aus der Antwort zu den Kosten-Nutzen-Analysen schon erkennbar und dürfte etwa so ausfallen: Es habe sich gezeigt, daß die Kosten-Nutzen-Analyse besser vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens abgeschlossen werden sollten ... (wobei Herrn Haase in der Sache sogar zuzustimmen wäre). Was lehrt uns das? So unqualifiziert, wie bei der Berliner Straßenbahnplanung gearbeitet wird, so unqualifiziert kann gar keine Senatsverwaltung sein. Hier wird vorsätzlich verschleppt, weil man die Tram nicht will. Die weltweite Renaissance der Straßenbahn wird Berlin erst dann erreichen können, wenn Senator Haase und sein Staatssekretär Schmitt weg sind.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001555>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten