

■ Berlin

## Alex II kommt!

aus SIGNAL 02/2004 (April/Mai 2004), Seite 23 (Artikel-Nr: 10003078)  
IGEB Stadtverkehr



Alles schon mal dagewesen: Gleisprovisorium für Linie 1 Mollstr./Prenzlauer Allee für den ersten Anlauf zum Streckenbau. (Foto: Frank Brunner, August 2003)

### Das Parlament zwingt den Verkehrssenator auf Straßenbahn-Kurs

Bloß nicht zu früh freuen! Aber der nachstehende, dem Haushaltsausschuss vorgelegte Bericht von Verkehrsstaatssekretärin Maria Krautzberger vom 12. Januar 2004 erlaubt die Hoffnung, dass sich das Abgeordnetenhaus von Berlin tatsächlich einmal gegen Verkehrssenator Peter Strieder durchsetzen kann und schon bald die vom Senator Anfang 2003 gestoppten Bauarbeiten an der zweiten Straßenbahn-Trasse zum Alexanderplatz fortgesetzt werden können.

#### »Ausgangslage

Mit... Schreiben vom 30.06.2003 ... habe ich ... über die vom Senat beschlossenen veränderten Prioritäten in der Verkehrsinfrastrukturpolitik - Stand der Straßenbahnplanung - unterrichtet, nach der u.a. vorgesehen ist, das Straßenbahnneubauvorhaben Prenzlauer Tor -Alexanderplatz (Alex II) auf einen Zeitpunkt nach 2006 zu verschieben. Die hierdurch und durch andere dort genannte Verschiebungen frei gewordenen Ausgaben wurden ... zum Zwecke der Sanierung des U-Bahn-Netzes im Westteil der Stadt umgeschichtet.

#### Neuer Sachstand

Im Ergebnis der Beratungen des Entwurfs des Doppelhaushaltes 2004/2005 empfiehlt der Ausschuss Bauen, Wohnen und Verkehr... die Straßenbahnbaumaßnahme Prenzlauer Tor - Alexanderplatz (Alex II) mit einer ersten Baurate von 2 Millionen Euro auf das Haushaltsjahr 2005 vorzuziehen. Zum Ausgleich soll der für die Grundinstandsetzung der U-Bahn- Strecken im Westteil der Stadt für 2005 vorgesehene Betrag von 9,766 Millionen Euro um 2 Millionen Euro gemindert werden.

Für die betriebsfertige Herstellung der Straßenbahnneubaumaßnahme »Alex II" sind insgesamt rund 22 Millionen Euro planerisch abzusichern. Um eine zügige und wirtschaftliche Durchführung der Maßnahme sicherzustellen, ist folgende Finanzierung erforderlich: 2005 = 2 Millionen Euro, 2006 = 10 Millionen Euro, 2007 = 10 Millionen Euro.

Dies bedeutet, dass die Jahresrate 2006 von 10 Millionen Euro durch entsprechende Umschichtungen ausgeglichen werden muss. Es besteht somit das Erfordernis, die 2006 für die Sanierung von U-Bahn-Strecken im Westnetz eingeplanten Ausgaben von 14 Millionen Euro um 7 Millionen Euro zu mindern. Darüber hinaus ist es notwendig, bei Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung zur Leistungserhöhung im U-Bahn-Netz die für 2006 eingeplanten Ausgaben von 4 Millionen Euro auf 2 Millionen Euro und zu dem die für die Grundinstandsetzung der Straßenbahn für 2006 eingeplanten Ausgaben von 10 Millionen Euro um 1 Millionen Euro abzusenken. Darüber hinaus sind keine weiteren Umschichtungen erforderlich, da die Maßnahme »Alex II" bereits für 2007 mit einer Baurate von 10 Millionen Euro in der

Investitionsplanung 2003 bis 2007 abgesichert ist.

### **Begründung der Maßnahme im Sinne des VGH Urteils**

Die Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen auf der Rechtsgrundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)... und dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)...

Entsprechend § 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Im Rahmen dieser Aufgabe hat der Aufgabenträger für den ÖPNV im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für ein leistungsfähiges Schienen- und Busnetz Sorge zu tragen. Die Ziele hierzu sind im StEP-Verkehr des Landes Berlin (Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 8. Juli 2003) definiert, wobei die Schwerpunkte der Investitionen in der Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur liegen.

Um die nach § 1 RegG definierten Ziele zu erreichen, überweist der Bund den Ländern die Mittel sowohl nach dem RegG (§ 8.2) wie nach dem GVFG zweckgebunden für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zur Eigenbewirtschaftung.

Die Straßenbahnbaumaßnahme »Alex II" dient der Netzergänzung des Straßenbahnnetzes im Bereich des Alexanderplatzes und bewirkt in Verbindung eines mit dem Aufgabenträger abgestimmten veränderten Verkehrskonzeptes in der Gesamtbilanz der Straßenbahn eine Reduzierung der Nutzwagenkilometer um rund 470.000 Kilometer jährlich (Kürzung der Linie 1 und Umstellung komplett von Tatra-Doppeltraktion auf GT6-Zweirichtungswagen). Dies führt im Ergebnis dazu, dass Kosteneinsparungen bei den Betriebskosten von rund 1 Millionen Euro/Jahr zu erwarten sind. Gleichzeitig ist nach den von der BVG gelieferten Informationen und im Vergleich zu den Prognosen meiner Verwaltung davon auszugehen, dass sich das Fahrgastaufkommen erhöht und hierdurch Einnahmeerhöhungen bei der BVG von rund 0,45 Millionen Euro/Jahr zu erzielen sind, so dass die BVG aus der Straßenbahnbaumaßnahme »Alex II" ein positives Betriebsergebnis von bis zu 1,45 Millionen Euro/Jahr erwarten kann.

*Maria Krautzberger Senatsverwaltung für Stadtentwicklung"*

\*\*\*\*\*

**[IGEB]** »Da kann man nicht meckern" ist bei den Berlinern ein großes Lob. Hier scheint es angebracht. Zwar hat das Parlament dieser Stadt schon Vieles beschlossen, was nicht verwirklicht wurde - gerade bei Straßenbahn-Planungen. Beim Projekt »Alex II" scheint es tatsächlich zu gelingen, dem unverantwortlichen Baustopp des Senators Strieder ein Ende zu bereiten. Der Bericht der Staatssekretärin zeigt, wie dringend die Kurskorrektur war, denn es kommt nicht oft vor, dass eine Neubaustrecke nicht nur zu Mehreinnahmen, sondern auch zu Betriebskosteneinsparungen führt. Die bisher entgangenen und die für Zwischenbauzustände ausgegebenen und nun verlorenen Millionen sind nicht mehr zurückzuholen. Dennoch darf gefeiert werden, dass eine »große Koalition der Vernunft", darunter Parlamentarier aus Regierungslager

und Opposition ebenso wie der Berliner Fahrgastverband IGEB, diesen Durchbruch geschafft haben. Zugleich verbindet sich damit die Hoffnung, dass trotz der vorhandenen Dominanz von teuren Großprojekten, erkennbar zum Beispiel an der Wiederbelebung der U 5-Verlängerung, die preiswerte Alternative Straßenbahn eine Chance hat. Denn nur mit einem solchen leistungsfähigen Oberflächenverkehrsmittel kann in ferner Zukunft das vor Jahren formulierte Ziel eines 80-Prozent-Anteils des ÖPNV in Berlins Mitte erreicht werden. Deshalb ist diese Entwicklung nicht nur ein Sieg für attraktiven und umweltfreundlichen Nahverkehr und ein schönes Ergebnis der IGEB-Arbeit, sondern auch eine Stärkung der Demokratie - da kann man nicht meckern!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003078>.

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