

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi,
Dr. Christa Luft, Manfred Müller (Berlin), Klaus-Jürgen Warnick
und der Gruppe der PDS**
— Drucksache 13/10254 —

**Verkehrssituation und -planung in der Berliner Mitte, insbesondere im Umfeld von
Gebäuden des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung**

Am 6. Juli 1993 faßte der Gemeinsame Ausschuß von Bundesregierung und dem Berliner Senat einen Beschluß über den Ost-West-Straßenverkehr. Dem gingen die Regelungen zu Rechten des Bundes bei der Bauleitplanung in der Bundeshauptstadt im „Hauptstadtvertrag“ zwischen dem Bund und dem Land Berlin vom 25. August 1992 (insbesondere Artikel 4 und 5 sowie dazugehörige Anlagen und Protokollnotizen) voraus (Quelle: Dokumente zur Bundeshauptstadt Berlin, Broschüre vom Presse- und Informationsamt des Landes Berlin, März 1995).

Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses beinhalten auch die Festlegung, die „Clara-Zetkin-Straße ausschließlich für den Quell- und Zielverkehr des Parlaments- und Regierungsviertels auszuweisen“ (Antwortschreiben vom 23. September 1994 der Bundestagsverwaltung im Auftrag der Präsidentin des Deutschen Bundestages an die Stadtteilvertretung „Wilhelmstraße“). In diesem Brief heißt es weiter: „Ich bitte um Ihr Verständnis, daß aus funktionalen und sicherheitstechnischen Gründen in der Tat keine Durchgangsstraße durch den Kernbereich der Gebäudeanlagen für das Parlament geführt werden kann. Neben den verkehrlichen und städtebaulichen Bedingungen sind im Parlaments- und Regierungsviertel auch die Erfordernisse für die Erreichbarkeit und Arbeitsfähigkeit des Deutschen Bundestages zu beachten.“

Eines der wichtigsten Ziele bzw. eine der wichtigsten Vorgaben für die Verkehrsplanung war die Festlegung, in der Innenstadt das Verhältnis zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Radfahr- und Fußgängerverkehr sowie individuellem Kraftfahrzeugverkehr von 40 : 60 auf 80 : 20 umzukehren.

Seit dieser Zeit sind die Vorbereitungen für den Umzug von Deutschem Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat wesentlich vorangeschritten. Das Umfeld in der Berliner Mitte hat sich verändert, die Behrenstraße wurde verlängert und ausgebaut. Inzwischen wurde auf Bitte des Deutschen Bundestages die Dorotheenstraße (früher Clara-Zetkin-Straße) für maximal acht Monate gesperrt. Dies war für den Berliner Senat zugleich ein willkommener Anlaß, trotz zahlreicher Bedenken und Proteste das Brandenburger Tor für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Wilhelmstraße

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. April 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

(früher Otto-Grotewohl-Straße) haben mit zunehmenden Verkehrsbelastungen zu kämpfen und zu leben und befürchten eine drastische Zunahme durch weitere Verkehrsbauten, insbesondere durch die geplante Verlängerung und den Ausbau der Französischen Straße.

Vorbemerkung

Für die Planung des Straßenverkehrs und des ÖPNV im künftigen Parlaments- und Regierungsviertel und seinem Umfeld ist das Land Berlin zuständig. Dies wird durch die Zusammenarbeit des Bundes und des Landes im Gemeinsamen Ausschuß in keiner Weise eingeschränkt. Deshalb wären die Fragen 4 bis 9 und 11 bis 14 an das Land Berlin zu richten.

1. Wer vertrat und vertritt die Bundesregierung mit welchen Zielstellungen in der Unterarbeitsgruppe Verkehr des Gemeinsamen Ausschusses?

In der Unterarbeitsgruppe Verkehr des Gemeinsamen Ausschusses ist die Bundesregierung durch das Bundeskanzleramt, das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, das Bundesministerium der Finanzen und das Bundesministerium für Verkehr vertreten. In Abhängigkeit von den zu erörternden Themen haben bisher auch das Bundesministerium des Innern und das Auswärtige Amt an Sitzungen der Unterarbeitsgruppe Verkehr teilgenommen. Die Vertreter der Bundesregierung verfolgen das Ziel, mit den Vertretern des Landes Berlin geeignete verkehrliche Voraussetzungen für die Arbeitsfähigkeit des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung abzustimmen und dem Gemeinsamen Ausschuß zur Beschlußfassung vorzulegen.

2. Welche weiteren Beschlüsse zu Verkehrsfragen in der Berliner Mitte wurden nach dem 6. Juli 1993 vom Gemeinsamen Ausschuß bzw. seiner Unterarbeitsgruppe Verkehr oder unter Beteiligung anderer Gremien des Bundes gefaßt (bitte detailliert mit Datum und Inhalt aufführen)?

- 4. Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 16. Dezember 1993

Kenntnisnahme des Berichtes der Unterarbeitsgruppe Verkehr über den Stand der Erledigung der Aufträge des Gemeinsamen Ausschusses vom 23. März 1993 und vom 6. Juli 1993.

Zur inhaltlichen Darstellung wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

- 5. Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 20. Juni 1994

Zustimmung des Gemeinsamen Ausschusses zum Vorschlag des Berliner Senats zur Führung einer Straßenbahn vom Alexanderplatz über Spittelmarkt ca. 300 m südlich der Leipziger Straße durch die Zimmerstraße – Niederkirchnerstraße – Stresemannstraße – Potsdamer Platz zum Kulturforum.

- 6. Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 6. Februar 1995
 - Bund und Berlin stimmen der Verlängerung der Behrenstraße als einer dauerhaften wichtigen Ost-West-Verbindung zu.
 - Der Gemeinsame Ausschuß nimmt zur Kenntnis, daß für den Bau einer Straße durch die Ministergärten in Höhe der Französischen Straße zwischen Wilhelm- und Ebertstraße Planungsrecht geschaffen wird.
- 9. Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 31. Mai 1996

Der Gemeinsame Ausschuß nimmt Kenntnis von der Absicht des Landes Berlin, für die Verlängerung der Französischen Straße zwischen Mauerstraße und Ebertstraße ein Bebauungsverfahren durchzuführen. Berlin bittet den Bund, die Französische Straße zwischen Glinkasträße und Mauerstraße möglichst bald für den öffentlichen Verkehr zu öffnen.
- Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Berlin vom 30. Juni 1994 (Hauptstadtvertrag)

Mit dem Vertrag gewährt der Bund dem Land Berlin und der Deutschen Bahn AG Zuwendungen in Höhe von insgesamt 1 Mrd. DM für die Verkehrsprojekte

 - U-Bahnlinie U 5, Abschnitt Alexanderplatz – Lehrter Bahnhof,
 - Straßentunnel unter dem Tiergarten,
 - S-Bahnlinie S 4, Abschnitt Westend – Schönhauser Allee/ Pankow.
- Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Land Berlin vom 1. September 1996 zum Hauptstadtvertrag vom 30. Juni 1994

Der Bund gewährt dem Land Berlin für den zeitgerechten Rohbau des Abschnittes Bahnhof Reichstag – Pariser Platz der U-Bahnlinie U 5 in den Jahren 1997, 1998 und 1999 eine zinsfreie Vorauszahlung bis zu einer Höhe von 53 Mio. DM.

3. In welcher Weise setzt sich die Bundesregierung dafür ein, daß im Bereich der Parlaments- und Regierungsbauten gute Bedingungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr geschaffen werden?

Die fahrrad- und fußgängerfreundliche Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels liegt in der Zuständigkeit des Landes Berlin. Der Bund begleitet die Planungen im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung (bei Negierung von Beeinträchtigungen durch Baustellen) derzeit die reale Leistungsfähigkeit der Straßen (Kfz-Aufkommen je Stunde und Richtung) im Ost-West-/West-Ost-Verkehr
- a) zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanal,
 - b) zwischen der Dorotheenstraße und der Leipziger Straße,
 - c) in der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße?

5. Wie hoch wäre die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straßen im Ost-West-/West-Ost-Verkehr bei Realisierung der Verkehrsaufteilung von 80 : 20 zugunsten des ÖPNV
 - a) zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanal,
 - b) zwischen der Dorotheenstraße und der Leipziger Straße,
 - c) in der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße?
6. Mit welchem Kfz-Aufkommen rechnet die Bundesregierung in der Dorotheenstraße nach der Fertigstellung der Bundesbauten?
7. Mit welchem Kfz-Aufkommen im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Parlaments- und Regierungsfunktionen rechnet die Bundesregierung im unmittelbaren Umfeld der Bundestagsbauten (Privat-Kfz von Beschäftigten des Bundes, Dienstfahrzeuge, Besuchergruppen, individueller Besucherverkehr und Lieferverkehr)?
8. Ist das im Beschluß vom 6. Juli 1993 zugrunde gelegte Kfz-Aufkommen zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanalufer von 8 000 Kfz/Stunde und Richtung nach Auffassung der Bundesregierung noch real?

Wenn ja, wie ist diese Annahme berechnet worden?

Wenn nein, welches Kfz-Aufkommen wird derzeit zugrunde gelegt?
9. Wie hoch soll die Leistungsfähigkeit der Französischen Straße nach der Realisierung der geplanten Verlängerung dieser Straße von der Mauerstraße bis zur Ebertstraße sein?

Zur Beantwortung der Fragen 4 bis 9 wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Mit welchen Ergebnissen hat die Arbeitsgruppe ihren in Punkt 4 und 5 des Beschlusses vom 6. Juli 1993 übernommenen Prüfauftrag (Unter- bzw. Durchfahung des Brandenburger Tors sowie Straßenbahnführung in der Leipziger Straße) realisiert?

Die Arbeitsgruppe ist zu folgenden Ergebnissen gekommen:

– Unter- bzw. Durchfahung des Brandenburger Tors

In einem Prüfbericht lehnte der Berliner Senat die Unter- bzw. Durchfahung des Brandenburger Tors aus städtebaulichen Gründen ab. Als Alternative schlug der Senat vor, die Behrenstraße und eine weitere Verbindungsstraße zwischen Ebert- und Wilhelmstraße in Höhe der Französischen Straße für den Ost-West-Verkehr zu nutzen. Der Gemeinsame Ausschuß stimmte dem Vorschlag in seiner 6. Sitzung am 6. Februar 1995 zu.

– Straßenbahnführung in der Leipziger Straße

Der Berliner Senat lehnte die Führung einer Straßenbahn in der Leipziger Straße zwischen Friedrichstraße und Potsdamer Platz mit der Begründung des Rückbaus der Straßenbreite auf 22,5 m ab. Er schug vor, die Straßenbahn südlich der Leipziger Straße über die Zimmerstraße – Niederkirchnerstraße – Stresemannstraße – Potsdamer Platz zum Kulturforum zu führen.

Der Gemeinsame Ausschuß stimmte dem Vorschlag in seiner 5. Sitzung am 20. Juni 1994 zu.

11. Hält die Bundesregierung an ihrer früheren Einschätzung fest, daß eine oberirdische Straßenbahnführung durch die Leipziger Straße nicht in Frage kommt, und wenn ja, mit welcher Begründung?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch eine Straßenbahnverbindung von der Friedrichstraße über das Reichstagsufer zum Lehrter Bahnhof die ÖPNV-Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels erheblich verbessert werden könnte, und welche Gründe sprechen ggf. gegen eine kurzfristige Realisierung dieser Straßenverbindung?
13. Wie viele Fahrgäste könnte diese Straßenbahnverbindung nach Kenntnis der Bundesregierung pro Tag aufnehmen?
14. Welche weiteren Straßenbahnlinien hält die Bundesregierung in der Berliner Mitte im Umfeld des Parlaments- und Regierungsviertels für notwendig und wünschenswert?
Besteht hierzu Einvernehmen im Gemeinsamen Ausschuß, und in welchem Zeitrahmen ist die Realisierung weiterer Straßenbahnlinien möglich?

Zur Beantwortung der Fragen 11 bis 14 wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

15. Unter welchen Bedingungen wäre die Bundesregierung bereit, sich an der Finanzierung von Straßenbahnlinien im Parlaments- und Regierungsviertel zu beteiligen?

Infolge der bestehenden und geplanten ÖPNV-Anbindung des Parlaments- und Regierungsviertels sieht die Bundesregierung keine Dringlichkeit für Straßenbahnlinien. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

16. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Fertigstellung der U-Bahnlinie 5 zwischen Pariser Platz und Alexanderplatz erfolgen, und wie schätzt die Bundesregierung die Finanzierbarkeit des Vorhabens ein?

Der Bund geht davon aus, daß das Land Berlin die U-Bahnlinie U 5 innerhalb der Geltungsdauer des Hauptstadtvertrages bis zum Jahr 2004 realisiert.

17. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung bis zur Fertigstellung der U-Bahnlinie 5 die ÖPNV-Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels gewährleistet werden?

Die ÖPNV-Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels erfolgt über die vorhandenen S-Bahnhöfe Unter den Linden und Lehrter Bahnhof, den Regional- und S-Bahnhof Friedrichstraße sowie über Buslinien.

18. Mit welchen Fahrgastzahlen pro Tag wird nach Kenntnis der Bundesregierung für die U-Bahnlinie 5 gerechnet, und wie viele Fahrgäste nutzen gegenwärtig den in diesem Bereich verkehrenden Bus 100 und 348?

Auf der U-Bahnlinie U 5 wird mit ca. 200 000 Fahrgästen pro Tag gerechnet.

Fahrgastzahlen der Buslinien 100 und 348 liegen der Bundesregierung nicht vor.

19. Welche Grundstücke des Bundes sind von der Verkehrsplanung in der Berliner Mitte direkt oder indirekt betroffen?

Durch die Verkehrsplanung in der Berliner Mitte sind Grundstücke des Bundes und des Landes Berlin gleichermaßen betroffen.

20. Inwieweit vertragen sich nach Auffassung der Bundesregierung die geplante Verlängerung und der Ausbau der Französischen Straße mit dem unmittelbar daneben vorgesehenen Denkmal für die ermordeten Juden Europas?

Die Ausschreibung für das Denkmal für die ermordeten Juden Europas und die Aufgabenbeschreibung für das engere Auswahlverfahren gingen davon aus, daß die Französische Straße verlängert und das Denkmal im Süden von dieser verlängerten Straße begrenzt wird.

Die Planungen sind demgemäß von vornherein so angelegt worden, daß sich das Denkmal mit dieser Verkehrsführung verträgt.

21. Welche Grundstücke des Bundes wurden oder werden in öffentliches Straßenland umgewidmet, wie hoch ist der Wert dieser Grundstücke, und welche Regelungen zur Einbringung dieser Grundstücke durch den Bund bzw. zur Finanzierung gibt es zwischen dem Bund und dem Land Berlin?

Die Behandlung der hier in Rede stehenden Grundstücke ist momentan Inhalt noch nicht abgeschlossener Verhandlungen zwischen dem Bund und dem Land Berlin.

22. Wird bei Durchbruch der Französischen Straße von der Mauerstraße zur Wilhelmstraße das bundeseigene Grundstück an der Wilhelmstraße bis zum Blockrand bebaubar bleiben?
Wenn nicht, wird der Bund dafür entsprechend entschädigt?

Dieses Gebiet liegt nicht im Entwicklungsgebiet. Insofern wird auf den landesseitig aufgestellten Bebauungsplan verwiesen.

23. In welcher Weise wurden und werden die anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner in die Verkehrsplanung einbezogen und vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen geschützt?

Es wird von einer Beteiligung der Bürger nach den im Zuständigkeitsbereich des Landes Berlin liegenden gesetzlichen Regelungen ausgegangen.

24. Wer kommt für die Entschädigungsleistungen gegenüber den Anliegern (z. B. Mietminderungen bei der Wohnungsgesellschaft), die infolge von im Interesse des Bundes zu realisierenden Verkehrsmaßnahmen zu leisten sind, auf, und wie hoch werden die dafür voraussichtlich benötigten Mittel sein?

Bei Bestehen und Anerkennung von entsprechenden rechtlichen Ansprüchen auf seiten der Betroffenen werden diese Ansprüche aus der Entwicklungsmaßnahme befriedigt.

25. In welcher Höhe wurden Mittel des Bundes für den Ausbau der Behrenstraße und für damit verbundene Schallschutzmaßnahmen an den angrenzenden Wohnhäusern zur Verfügung gestellt?

Der Ausbau der Behrenstraße und die damit im Zusammenhang stehenden Schallschutzmaßnahmen werden aus der Entwicklungsmaßnahme bezahlt.

Für Ausbau und Schallschutzmaßnahmen sind insgesamt 11,07 Mio. DM vorgesehen.

26. Inwieweit ist durch den Bund gewährleistet, daß die auf seine Bitte hin erfolgte Sperrung der Dorotheenstraße den vereinbarten Zeitraum von acht Monaten nicht überschreitet?

Der hier in Rede stehende Zeitraum wurde zwischen dem Deutschen Bundestag und dem Land Berlin fest vereinbart. Ausweislich der regelmäßigen Terminkontrollen ist eine Überschreitung dieses Zeitraumes nicht zu besorgen.

27. Welche verkehrliche Bedeutung werden nach Auffassung der Bundesregierung die Dorotheenstraße sowie die Scheidemannstraße nach Fertigstellung der Bundesbauten erhalten, und wie soll dies baulich und verkehrstechnisch gesichert werden?

Die Dorotheenstraße wird nach Arbeitsaufnahme des Deutschen Bundestages nur für den Anliegerverkehr im Inneren Spreebogen gewidmet. Busse, Taxis und Radfahrer werden akzeptiert.

Die Scheidemannstraße steht dem öffentlichen Verkehr vom und zum Brandenburger Tor zur Verfügung.

28. Mit welchen Verkehrsbeeinträchtigungen muß während der Sitzungswochen des Parlaments und während anderer protokollarisch bedeutsamer Veranstaltungen im Bereich des Parlaments- und Regierungsviertels gerechnet werden, und wie wird sich das auf die Verkehrssituation in der Berliner Innenstadt auswirken?

Im Bundeskanzleramt in Berlin werden – wie bisher in Bonn – zahlreiche protokollarisch bedeutsame Veranstaltungen stattfinden. Diese werden auch Auswirkungen auf den örtlichen Verkehr haben. Soweit von Veranstaltungen im Bereich des Deutschen Bundestages Auswirkungen ausgehen, sieht die Bundesregierung von einer Stellungnahme ab. Zu allen sich insoweit ergebenden Fragen werden in Berlin – wie bisher in Bonn – die jeweils zuständigen Behörden sich abstimmen; die Bundesregierung wird sich daran selbstverständlich beteiligen.

