

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Claudia Hämmerling (GRÜNE)**

vom 26. März 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2012) und **Antwort**

Risiken vergesellschaftet - Gewinne privatisiert – Warum übernimmt die öffentliche Hand den Bau einer Privatstraße zur Erschließung des Großprojekts am Gasometer?

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

Die Kleine Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend zu den Fragen 7, 9 und 10 wiedergegeben. Der Bezirk weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es sich bei der geplanten Erschließungsstraße nicht um eine Privatstraße, sondern um eine öffentliche Straßenverbindung zwischen dem Sachsendamm und der Torgauer Straße handelt.

Frage 1: Welche Vereinbarungen sind zwischen dem Senat/Bezirk und dem Investor M. bezüglich der Finanzierung der Erschließungsanlagen für die Gasometerimmobilie im städtebaulichen Vertrag getroffen worden?

Frage 5: Welche Regelungen wurden getroffen für die Finanzierung der Erschließungsanlagen?

Antwort zu 1 und 5: Nach dem städtebaulichen Vertrag vom 10.07.2009 verpflichtet sich der Investor zur Übernahme der Planung und Herstellung der noch abschließend abzustimmenden und im Erschließungsvertrag verbindlich festzulegenden Erschließungsanlagen für das Gasometer-Gelände im eigenen Namen und für eigene Rechnung.

Ferner sind die auf der Grundlage einer zwischen dem Land Berlin und der DB Netz AG abzuschließenden Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entstehenden Kosten für die Errichtung der für die Erschließung des Baugebiets erforderlichen Überführung der Bahntrasse einschließlich der aus der zwischen dem Land Berlin und der DB abzuschließenden Planungs-

vereinbarung entstehenden Kosten (inklusive ggf. entstehender Kostenerhöhung) sowie die Übernahme der Ablösung der Erhaltungskosten der Eisenbahnüberführung sowie evtl. weiterer im Zusammenhang mit der Kreuzung herzustellenden Bahnanlagen vom Vorhabenträger zu tragen.

Der Bezirk übernimmt gemäß dem städtebaulichen Vertrag lediglich die Kosten für die Herstellung des straßenbegleitenden Grünstreifens sowie die Grunderwerbskosten für die Flächen der Erschließungsstraße, soweit Berlin die Flächen noch nicht erworben hat.

Durch den Nachtrag vom 21.11.2011 wurde geregelt, dass unter der aufschiebenden Bedingung von Mitteln zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW Mittel) nunmehr der Bezirk als Bauherr der Erschließungsstraße fungiert und der Investor die vorgenannten Kosten der Planung und Herstellung einschließlich der Sicherheitsleistungen übernimmt, soweit diese Kosten nicht durch die vom Bezirksamt zu beantragenden GRW-Fördermittel abgedeckt sind. Ferner verpflichtet sich der Investor in dem Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag zur Übernahme der Regiekosten des Bezirkes, insbesondere die durch die Planung und den Bau der Erschließungsstraße entstehenden Aufwendungen für die Projektsteuerung, Bauüberwachung, Bauoberleitung, Kosten erforderlicher Altlastenentsorgung und ggf. entstehenden Kosten Dritter.

Im Nachtrag verpflichtet sich der Investor auch zur Kostenübernahme des straßenbegleitenden Grünstreifens.

Frage 2: Auf welchen Baukostenannahmen bezüglich der Planstraße basiert der Abschluss des städtebaulichen Vertrages, abgeschlossen zwischen dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und der DENKMALplus Beteiligungsgesellschaft mbH, Sitz Berlin, vom 10.07.2009? Wurde diese im Vertrag festgesetzt? Wenn nicht, wo dann?

Antwort zu 2: Im städtebaulichen Vertrag sind die vom Investor zu übernehmenden Kosten nicht beziffert. Der Vertrag sieht vor, die Einzelheiten hierzu einschließlich der Sicherheitsleistungen in dem (noch) abzuschließenden Erschließungsvertrag zwischen dem Fachbereich Tiefbau des Bezirks Tempelhof-Schöneberg und dem Investor zu regeln.

Die ursprünglichen Kostenannahmen wurden vom Verkehrsplanungsbüro damals geschätzt. Die heutige Differenz zu der ursprünglichen Annahme der Baukosten für die Erschließungsstraße beruht auf den zwischenzeitlich stattgefundenen Planänderungen der Bahn (siehe auch Frage 11).

Frage 3: Gab es im Vorfeld dieser Vertragsunterzeichnung eine verbindliche Zusage der DB über die Höhe der bahntechnisch bedingten Kosten u. a. zur Aufrechterhaltung des bestehenden Bahnbetriebes während der Bauphase?

Frage 4: Wie hoch wurden diese beziffert? Wo sind diese festgehalten?

Antwort zu 3 und 4: Nein, verbindliche Zusagen der Deutschen Bahn über die Höhe der bahntechnisch bedingten Kosten gab es zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung nicht.

Die Beantwortung der Frage 4 entfällt damit.

Frage 6: Weshalb wurde unmittelbar vor Konstituierung des neuen Senats und dem personellen Wechsel im Bezirksamt am 21.11.2011 eine Vertragsänderung durchgeführt und welchen Inhalt hat diese Änderung?

Antwort zu 6: Die Frage nach der Setzung des Zeitpunkts der Vertragsunterzeichnung kann nicht beantwortet werden. Eine Antwort würde sich im spekulativen Raum bewegen.

Die beiden damals zuständigen Bezirksstadträte haben als von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) gewählte Bezirksamtsmitglieder innerhalb ihrer fachlichen Zuständigkeit den Änderungen zugestimmt. Das Original des Nachtragsvertrages wurde vom Vertreter des Investors und dem damals für das Bebauungsplanverfahren zuständigen Bezirkstadtrat am 21.11.2011 unterzeichnet, die vorherige Mitzeichnung auf der Verfügung erfolgte am 18.11.2011 von dem damals für den Tiefbaubereich zuständigen Bezirksstadtrat.

Inhalt des vereinbarten Nachtrags ist im Wesentlichen, dass der Bezirk und nicht mehr der Vorhabenträger als Bauherr für die Planstraße auftritt mit dem Ziel, Fördermittel (GRW) bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung durch den Bezirk zu beantragen. Werden die Fördermittel nicht bewilligt, gelten die Regelungen des städtebaulichen Vertrags vom 10.07.2009 weiter.

Frage 7: Seit wann bestehen die Planungen seitens der Bahn für die Fernbahntrasse im Bereich der künftigen Planstraße an der Ringbahn, seit wann sind diese Planungen verbindlich und wann soll diese in Betrieb genommen werden?

Auf welcher Rechtsgrundlage wurde dieser Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag geschlossen?

Antwort zu 7: Seitens der DB Netz AG laufen seit August 2009 detaillierte Planungen zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des südlichen Berliner Innenrings.

Nach Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt werden gegenwärtig die Baustufen, von der Wiederherstellung der Befahrbarkeit bis zur Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks - Außenstelle (ESTW-A) Neukölln und der Elektrifizierung des südlichen Berliner Innenrings, kopiert.

Als Rechtsgrundlage für diesen Nachtrag diene, wie auch für den städtebaulichen Vertrag selbst, § 11 des Baugesetzbuches (BauGB).

Frage 8: In welchem Rechtsverhältnis steht der städtebauliche Vertrag zum Bebauungsplan und welche Auswirkungen hat der Nachtrag auf die Rechtskraft des Beschlusses vom 16.03.11 zum Bebauungsplan 7-29?

Antwort zu 8: Der städtebauliche Vertrag dient vor allem der Übernahme ursächlicher Kosten durch den Vorhabenträger, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan stehen (zusätzliche Erschließung eines neuen Kerngebietes) und hat seine Rechtsgrundlage in § 11 Abs.1 Nr. 3 BauGB.

Der Nachtrag hat keine Auswirkungen auf die Rechtskraft des Beschlusses der Bezirksverordnetenversammlung vom 16.03.2011 über den Bebauungsplan 7-29. Durch den Beschluss der BVV ist jedoch noch nicht die Rechtskraft des Bebauungsplanes insgesamt erreicht.

Frage 9: War die Vertragsänderung 2011 der zuständigen Senatsverwaltung und ihrer politischen Leitung bekannt? Wenn ja, seit wann und wie hat sie ggf. daran mitgewirkt?

Antwort zu 9: "Die notarielle Vertragsänderung 2011 war im Haus vorab nicht bekannt."

Frage 10: Seit wann waren bzw. sind die veränderten Bedingungen, die zum Nachtrag vom 21.11. 2011 führten, den Vertragspartnern, insb. dem Land Berlin - d. h. den zuständigen Senatsdienststellen - bekannt? Aufgrund welcher rechtlichen Basis können Verträge dieser Art ohne Kenntnis und Zustimmung des Senats geändert werden?

Antwort zu 10: Über eine mögliche GRW-Förderung wurde seit Sommer 2011 mit den Beteiligten zwar gesprochen. Der städtebauliche Vertrag zzgl. Nachtragsvereinbarung wurden aber erst dem im Hause der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung zuständigen Fachreferat zum 15.03.2012 im Rahmen einer Projektbesprechung mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und dem zuständigen Planungsbüro als Dokumente überreicht. Es wurde eine Prüfung der Dokumente unter dem Gesichtspunkt einer möglichen GRW-Förderung vereinbart. Eine Entscheidung hinsichtlich einer anteiligen GRW-Förderung ist durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung nicht gefallen.

Frage 11: Welche Gründe gab es für das Land / den Bezirk sich gegenüber dem Vorhabenträger zur Beantragung von Fördergeldern aus öffentlicher Hand zu verpflichten (GRW-Förderung), obwohl laut Vertrag vom 10.07.2009 eine alleinige Zahlungsverpflichtung durch den Vorhabenträger besteht und bestehende finanzielle Risiken allein von ihm selbst zu tragen sind?

Antwort zu 11: Im Zuge der weiteren Beratungen und Abstimmungen zur Durchführung der Baumaßnahme mit allen Beteiligten legte die DB AG im Jahr 2011 ein neues Konzept vor, das die Wiederaufnahme des Fernbahn- und Güterverkehrs auf den zu unterquerenden Gleisen für das Jahr 2014 vorsieht. Der Bauablauf und die Bautechnologie, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des städtebaulichen Vertrages vorgesehen waren (Mitbenutzung der stillgelegten Gleise als Umleitungsstrecke des S-Bahnverkehrs im Zuge des Brückenbaus), konnten nun nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Bahn legte eine Kostenschätzung vor, die eine neue Bauweise berücksichtigt (Nutzung von Hilfsbrücken). Hieraus hat sich eine Kostensteigerung im Vergleich zur ursprünglichen Planung (Kostenschätzung Hoffmann Leichter) aus dem Jahr 2009 ergeben. Aus diesem Grund soll ein Antrag auf anteilige GRW-Förderung gestellt werden.

Voraussetzung zur Bewilligung der Fördermittel ist, dass die öffentliche Hand Träger der Baumaßnahme ist. Die Finanzierung der Baumaßnahme liegt jedoch weiterhin bei dem Investor des Gasometergeländes. Vertraglich ist vereinbart, dass er alle Kosten trägt, die im Zusammenhang mit der Herstellung der Straße anfallen – abzüglich der bewilligten GRW-Fördermittel, sofern sie bewilligt werden.

Frage 12: Welche baulichen Änderungen sind im Einzelnen mit dem Nachtragsvertrag von 2011 verbunden?

Antwort zu 12: Durch den Nachtrag vom 21.11.2011 werden außer der Reduzierung des Straßenquerschnitts im Bereich der Eisenbahnüberführung von ursprünglich 19,2 Meter auf 14,8 Meter keine baulichen Einzelheiten geregelt.

Frage 13: Welche Kosteneinsparungen werden im Einzelnen durch die neue Straßenplanung (Variante 9) erzielt?

Antwort zu 13: Durch die Kostensteigerung der DB AG für die geänderte Bautechnologie und der allgemeinen Kostensteigerungen ist die Gesamtkostensteigerung so erheblich, auch wenn das Überführungsbauwerk kleiner wird, dass es keine Kostenersparnis gibt. Deshalb soll ein Antrag auf Förderung der Maßnahme gestellt werden.

Frage zu 14: Ist in dieser Kostenrechnung der laut Begründung des B-Plans ("Maßnahme Nr. 14") in Aussicht gestellte Beitrag des Landes i.H.v. 1.040 Tsd. bereits in Abzug gestellt?

Antwort zu 14: Nein. Die in Aussicht gestellte „Maßnahme Nr. 14“ war nie Gegenstand einer konkreten Finanzierungs- und Investitionsplanung. Insofern war sie auch nicht Bestandteil des städtebaulichen Vertrages vom 10.07.2009.

Frage zu 15: Steht die Ausgestaltung und Dimensionierung des geplanten Fuß- und Radweges im Einklang mit der Bereichsentwicklungsplanung (BEP), nach der an dieser Stelle eine "wichtige Fuß- und Radwegeverbindung" vorgesehen ist?

Antwort zu 15: Ja. Die Gestaltung des Straßenraums wird in Abstimmung der Fachbereiche Stadtplanung und Tiefbau neu geplant werden.

Berlin, den 01. Juni 2012

R. L ü s c h e r
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juni 2012)