

Anlage 11: Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur

Teil 1: Neubau von Schieneninfrastruktur

1.1. Ablauf und Zuständigkeiten innerhalb des Planungsprozesses

- (1) Die Planung und Realisierung von Straßenbahnneubaustrecken erfolgen gemäß HOAI (vgl. Abbildung 1).
- (2) Die formelle Zuständigkeit für die Planung bis zum Abschluss der HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.
- (3) Der formelle Übergang der Planungsverantwortlichkeit an die BVG erfolgt mit Übermittlung eines entsprechenden Planungsbriefs, üblicherweise ab HOAI-Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Falls die BVG die Planungsleistungen ab Leistungsphase 2 ausschreibt, ist der Planungsbrief an die BVG rechtzeitig vor Zuschlagserteilung zu übermitteln.
- (4) Es ist unbenommen, dass ein Vertragspartner bei Bedarf und im Auftrag einzelne Aufgaben in der Zuständigkeit des anderen Vertragspartners übernimmt. Die formale Zuständigkeit bleibt davon unberührt.
- (5) Mit Beginn der Planungen einer Strecke sind die inhaltlichen und organisatorischen Randbedingungen für die Übergabe der Planungen an der Nahtstelle von Leistungsphase 2 und 3 von beiden Vertragspartnern einvernehmlich festzulegen
- (6) Der Verantwortliche der jeweiligen Leistungsphase hat dafür Sorge zu tragen, dass neben den Vertragspartnern für die Planung relevante Akteure in den Prozess eingebunden werden.

Anlage 11 Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur

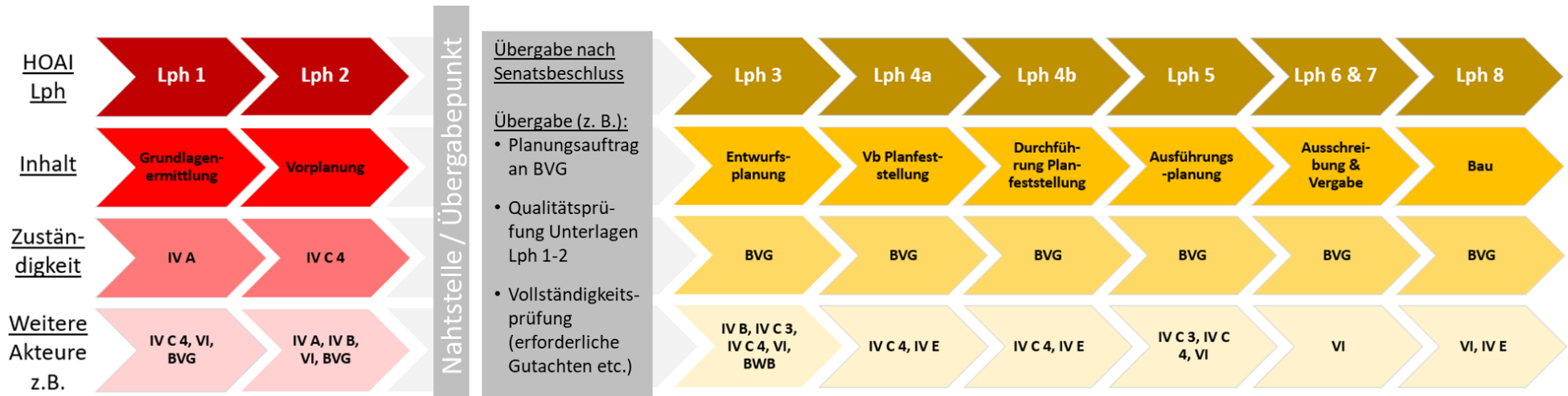
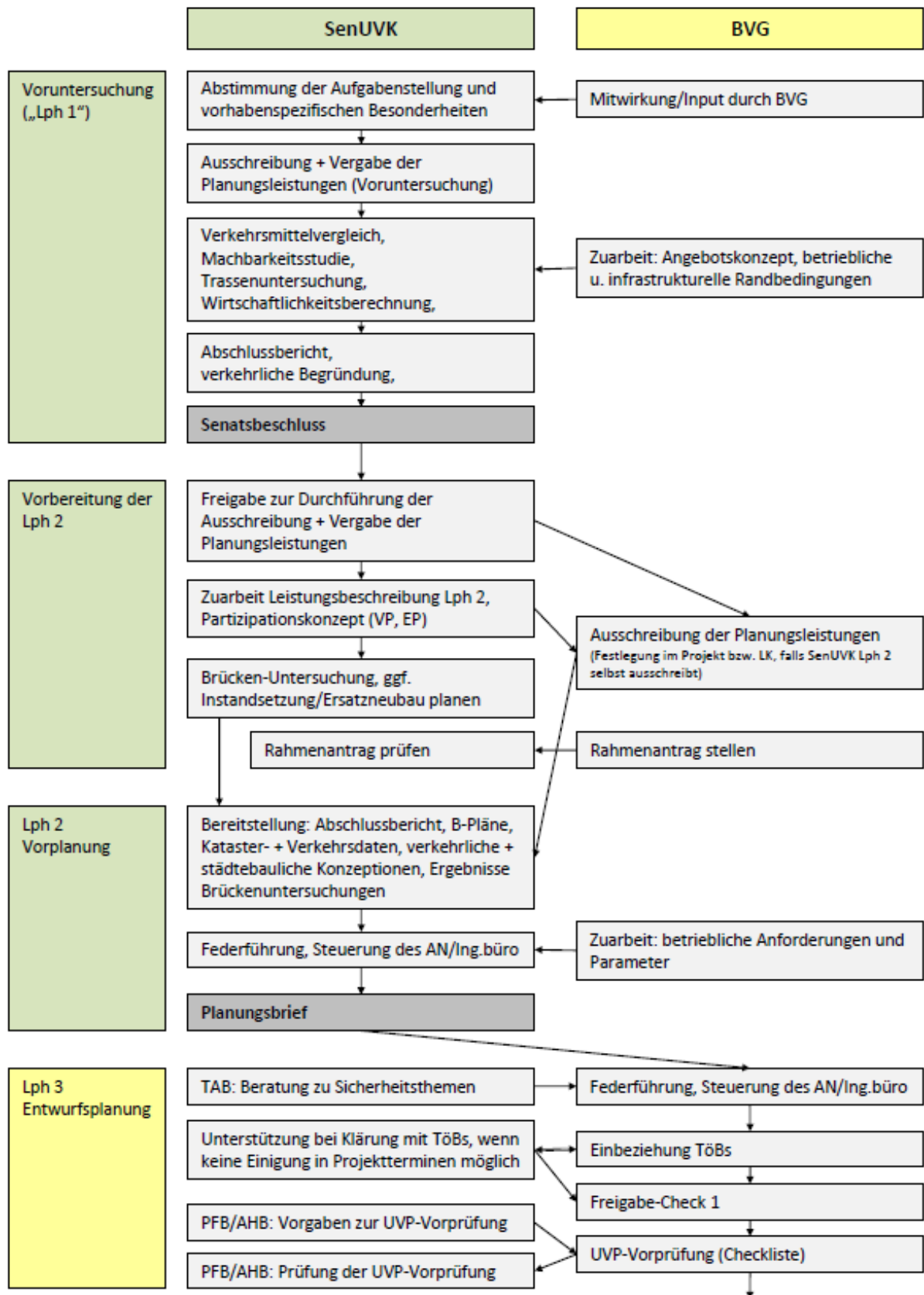


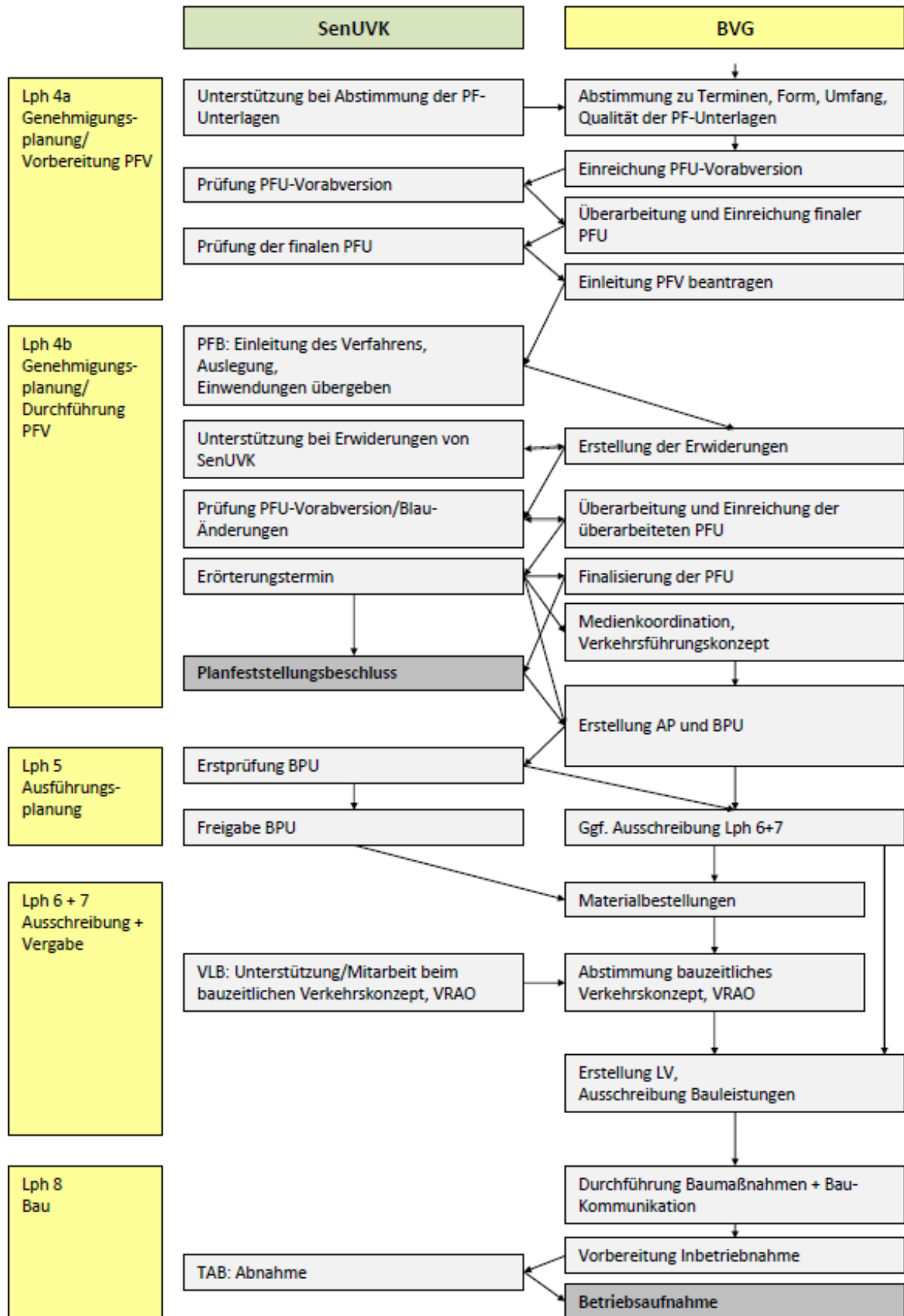
Abbildung 1: Zuständigkeiten zwischen SenUVK und BVG bei Neubaustrecken (Stand: 09/2020)

1.2. Inhalte und Abstimmungserfordernisse in den einzelnen Leistungsphasen nach HOAI

- (1) Der Regelprozess für die Planung und Durchführung von Straßenbahnneubaustrecken in den einzelnen Leistungsphasen ergibt sich aus Abbildung 2.
- (2) Zu Beginn eines Projektes ist einvernehmlich zu definieren, inwiefern von der Aufgabenteilung gemäß Regelprozess abgewichen wird. Anpassungen innerhalb des Prozesses sind ebenfalls einvernehmlich festzulegen.
- (3) Der Regelprozess ist zu Beginn eines Projektes entsprechend der projektbezogenen Erfordernisse durch die Projektleitungen beider Vertragspartner gemäß ihrer Zuständigkeit zu überprüfen und zu konkretisieren. Hierbei ist auch die generelle Zeitplanung nach Teil 1.6 unter Ausnutzung aller Beschleunigungsmöglichkeiten zu validieren.
- (4) Im Ergebnis der Überprüfung nach Abs. 3 ist die generelle Zeitplanung des Straßenbahnneubauprogramms nach Teil 1.6 zu aktualisieren.

Regelprozess Neubaustrecken*





* Regelprozess ohne vorhabenspezifisch zu vereinbarende Schritte zur Prozessbeschleunigung

Abbildung 2: Detaillierte Darstellung des Planungsablaufs

1.3. Projektstruktur und Projektleitung

- (1) Beide Vertragsparteien legen jeweils einen projektübergreifenden Koordinator/in fest, die für die laufenden Planungsvorhaben zentrale Ansprechpersonen sind.
- (2) Zu Beginn eines jeden Projektes ist von beiden Vertragsparteien die Regelprojektstruktur nach Abbildung 3 einvernehmlich projektbezogen zu konkretisieren und anzupassen.
- (3) Zu Beginn eines jeden Projektes ist vonseiten beider Vertragsparteien eine durchgehende Projektleitung von Leistungsphase 1 bis 8 zu benennen. Bei Personalwechsel ist für eine Nachfolge zu sorgen.
- (4) Die Projektleitung wird mit den folgenden Rechten und Pflichten betraut:
 - a. Die Projektleitung sorgt für die Einhaltung von Kosten, Zeitplanung und Qualität eines Projekts und ist damit Ansprechpartner für Projektfragen.
 - b. Die Projektleitung wird über alle Aspekte eines Projektes von den zuständigen Teilprojektleitern und Fachplanern informiert „Informationsrecht“. Zur Sicherstellung des Wissenstransfers erfolgt eine Einbindung der Projektleitung in wesentliche Vorgänge des Projekts.
 - c. Die projektübergreifenden Koordinatoren sind die Nahtstelle zum Lenkungsgremium (vgl. Teil 1.4) mit entsprechender „Eskalationspflicht“ bei Abweichungen bzgl. Kosten, Zeitplan oder Qualität und binden die Projektleitung ein. Die Projektleitung sorgt für die Behandlung eskalationsbedürftiger Aspekte im Lenkungskreis durch Benennung des Themas für die Tagesordnung, Erstellung einer Entscheidungsvorlage und Vorstellung des Themas vor dem Lenkungskreis.
- (5) Die Projektleitung des Vertragspartners ist stets in den Planungsfortgang einzubeziehen und über relevante Punkte zu unterrichten, auch wenn die Verantwortlichkeit für eine Leistungsphase gemäß der Definition in Teil 1.1 nicht in seinem/ihrem Hause liegt.

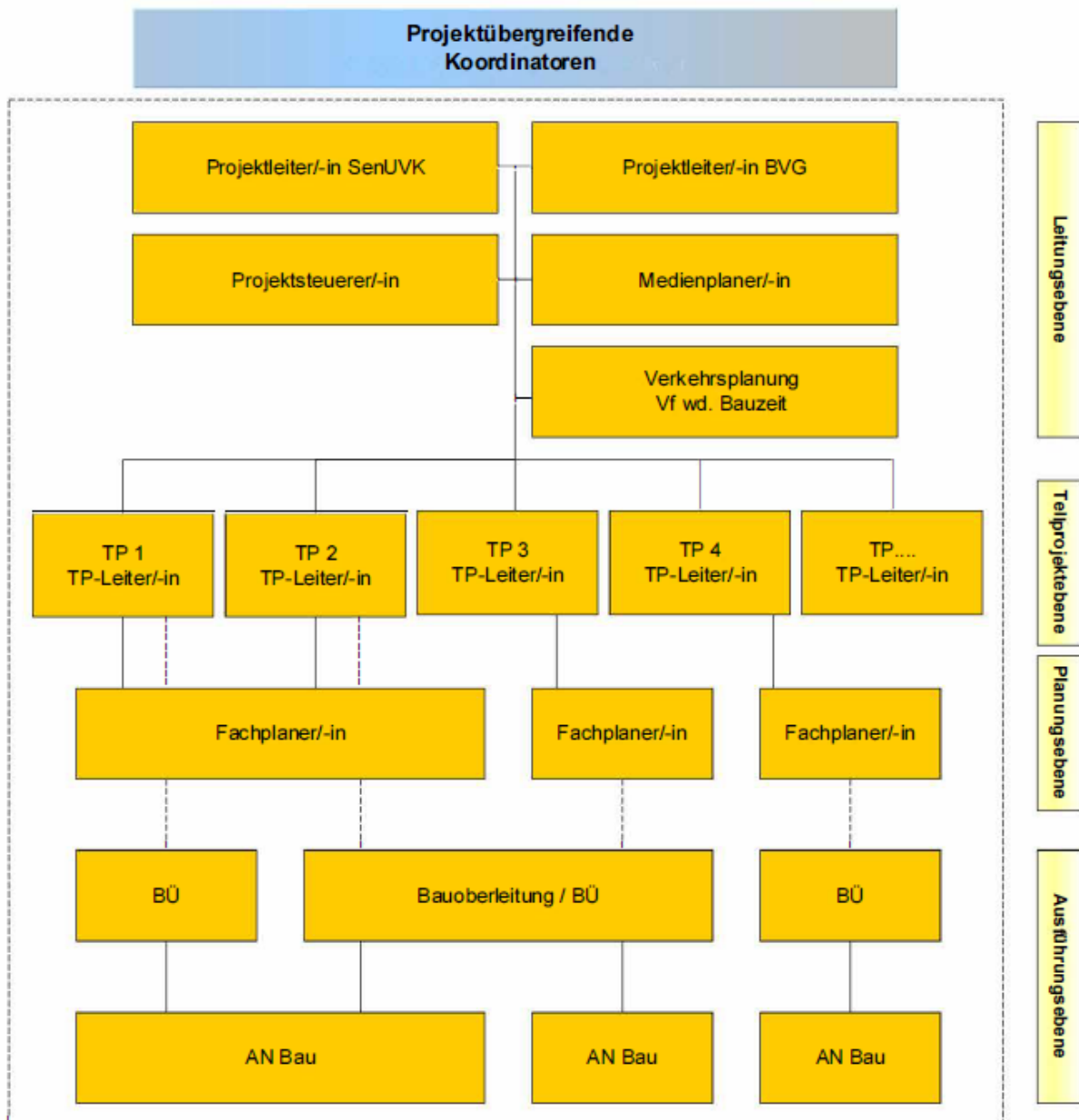


Abbildung 3: Projektstruktur für Neubauvorhaben

1.4. Lenkungsgremium

- (1) Es ist ein Lenkungsgremium für das Neubaustreckenprogramm zu führen, in dem beide Vertragspartner entscheidungsfähig vertreten sein müssen. Die Besetzung wird von den Hausleitungen festgelegt.
 - a. Das Lenkungsgremium tritt nach Bedarf, mindestens aber zweimal im Jahr zusammen.
 - b. Die Einladung der Mitglieder zur Sitzung erfolgt wechselseitig von der BVG und dem Aufgabenträger schriftlich unter Angabe von Ort, Zeit und Tagesordnung mindestens vier Wochen vor dem Termin.
 - c. Die Tagesordnung wird einvernehmlich durch die projektübergreifenden Koordinatoren abgestimmt. Vorschläge zur Tagesordnung werden nach Teil 1.3 Abs. 3 durch die Projektleiter eingebracht. Im Übrigen können von jedem Mitglied des Lenkungsgremiums Themenvorschläge angemeldet werden.
 - d. Über jede Sitzung ist ein Protokoll zu führen. Das Sitzungsprotokoll enthält die Diskussionsergebnisse und jeweiligen Beschlüsse sowie die wesentlichen zukünftigen gemeinsamen Ziele.
- (2) Das Lenkungsgremium hat folgende Rechten und Pflichten:
 - a. Das Lenkungsgremium ist über wesentliche Abweichungen von Kosten, Zeitplan und Qualität zu informieren.
 - b. Das Lenkungsgremium entscheidet über eskalationsbedürftige Aspekte gemäß Abs. 2 lit. a.
 - c. Das Lenkungsgremium schafft die organisatorischen, strukturellen und ökonomischen Rahmenbedingungen (z.B. Personalbereitstellung und -kapazitäten, Finanzierung von Planungsleistungen) zur Einhaltung der in Abs. 2 lit. a genannten Aspekte sowie zur Erfüllung der Ziele des Neubaustreckenprogramms.
- (3) Technische Fragestellungen sind stets auf Fachebene zu klären.
- (4) Eine Steuerungsrunde kann bei Bedarf zusätzlich projektbezogen etabliert werden. Über Bedarf und Besetzung ist zu Beginn eines Projektes sowie in Ausnahmefällen innerhalb eines Projektes einvernehmlich von den Projektleitungen zu entscheiden. Themen werden in Abstimmung mit dem jeweiligen Projektleiter besprochen.

1.5. Koordinierungsrunde Straßenbahn

- (1) Unterhalb des Lenkungsgremiums nach Teil 1.4 wird eine Koordinierungsrunde für die Steuerung und Koordinierung des Planungs- und Realisierungsprozesses von Straßenbahnneubauprojekten eingesetzt.
- (2) Die Koordinierungsrunde besteht aus den Leitungen der für den Straßenbahnneubau zuständigen Abteilung bei der BVG und der zuständigen Gruppe bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung sowie aus den Projektleitern der einzelnen Projekte und Vertretern der für die Planung zuständigen Fachreferate.
- (3) Die Koordinierungsrunde findet regelmäßig im Mindestabstand von zwei Monaten statt. Die Termine sind von den Vertragspartnern gemeinsam einvernehmlich vorzubereiten.

1.6. Umsetzung Straßenbahnneubaustrecken

- (1) Auf Basis des ÖPNV-Bedarfsplanes des Nahverkehrsplans 2019-2023 setzen sich die Vertragspartner das Ziel, in der Vertragslaufzeit die Straßenbahnneubaustrecken mit vordringlicher und dringlicher Priorität im Realisierungszeitraum bis 2035 zu realisieren.
- (2) In Anbetracht der derzeit verfügbaren Planungskapazitäten, der sich aus plan- und vergaberechtlichen Vorgaben ergebenden Abläufe sowie der erforderlichen Bauzeiträume von Schieneninfrastruktur in der Wachsenden Stadt ist eine Umsetzung der Projekte zu den im ÖPNV-Bedarfsplan benannten Realisierungszeitpunkten nicht vollumfänglich erreichbar.
 - a. Für die Umsetzung der Straßenbahnneubaustrecken ist der untere Entwicklungspfad gemäß Tabelle 1 verbindlich.
 - b. Die Vertragspartner streben jedoch die für die Erreichung des oberen Entwicklungspfad gemäß Tabelle 2 notwendigen Anpassungen der Rahmenbedingungen an.
 - c. Der obere Entwicklungspfad ist daher Grundlage der Kalkulation der entstehenden Kosten und Einnahmen gemäß § 51 sowie Anlage 8 Teil 3.2
- (3) Für eine Umsetzung der Projekte innerhalb der 5-Jahres-Schritte des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß dem oberen Entwicklungspfad (vgl. Tabelle 1) sind folgende organisatorische Anpassungen im Planungsprozess und personelseitige Aufstockungen der Planungsressourcen bei Land und BVG erforderlich:
 - a. Etablierung und Umsetzung des Regelprozesses nach Teil 1.2 für die einzelnen Leistungsphasen nach HOAI mit klaren Zuständigkeiten und Nahtstellen
 - b. Anpassung der Organisationstruktur durch Implementierung von projektbezogenen Projektleitungen auf Seiten beider Vertragspartner nach Teil 1.3 mit klaren Rechten und Pflichten im Planungsprozess.
 - c. Die personellen Planungsressourcen beim Land und der BVG für zeitgerechte Realisierung der Projekte sind sicherzustellen.
- (4) Die unterstellten Entwicklungspfade nach Abs. 2a und 2b sind jährlich in Abhängigkeit der Umsetzung der in Abs. 3 aufgeführten Anpassungen für die Folgejahre zu aktualisieren.

1.7. Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Neubauvorhaben

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich die für die zeitgerechte Planung der Projekte notwendigen Kapazitäten und Ressourcen nach Teil 1.6 Abs. 3 bereitzustellen.
- (2) Die BVG trifft Vorsorge (insbesondere notwendige Fahrzeuge und Fahrpersonale) für die Erbringung des mit den unterstellten Neubaustrecken verbundenen Leistungsumfangs entsprechend der Festlegungen in der Ressourcenplanung.
- (3) Die einzelnen Maßnahmenpakete sind zu den jeweiligen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.
- (4) Sofern einzelne Projekte aus technischen, finanziellen oder verkehrspolitischen Erwägungen heraus zurückgestellt werden, können Projekte aus dem jeweils aktuellen Bedarfsplan entsprechend ihrer Priorität und zeitlichen Einordnung für die Planung vorgezogen werden.
- (5) Die Finanzierung und Abrechnung der Planungsaufwendungen aufseiten der BVG erfolgt über die Projekte gemäß § 51.

Tabelle 1: Maßnahmenpakete unterer Entwicklungspfad

Inbetriebnahme-Horizont bis 2026:

- Karlshorst
- Ostkreuz
- Adlershof II
- Hauptbahnhof – Turmstraße
- Straßenbahnausbau Mahlsdorf

Inbetriebnahme-Horizont bis 2030:

- Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum
- Blankenburger Süden
- Turmstraße – Jungfernheide
- Warschauer Str. – Hermannplatz
- Weißensee – Heinersdorf - Pankow
- Jungfernheide - "Urban Tech Republic" - Schumacher Quartier

Inbetriebnahme-Horizont bis 2035:

- Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm¹
- Johannisthal - Johannisthaler Chaussee
- Mierendorffplatz – Luisenplatz
- Paulsternstraße – Gartenfeld – Rathaus Spandau
- Rathaus Spandau – Heerstraße Nord
- Warschauer Straße – Ostbahnhof
- Potsdamer Platz – Schöneweide
- Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz
- Pankow – Wollankstraße - Turmstraße
- Potsdamer Platz – Zoologischer Garten/Hertzallee
- Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld
- Heidestraße

¹ Umsetzung bis 2030 bei Nutzung von Synergien mit den Planungen für die Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz möglich.

Tabelle 2: Maßnahmenpakete oberer Entwicklungspfad

Inbetriebnahme-Horizont bis 2026:

- Unverändert ggü. Tabelle 1

Inbetriebnahme-Horizont bis 2030:

- Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum
- Blankenburger Süden
- Turmstraße – Jungfernheide
- Warschauer Str. – Hermannplatz
- Weißensee – Heinersdorf - Pankow
- Jungfernheide – "Urban Tech Republic" - Schumacher Quartier
- Johannisthal - Johannisthaler Chaussee
- Mierendorffplatz – Luisenplatz
- Paulsternstraße – Gartenfeld – Rathaus Spandau
- Rathaus Spandau – Heerstraße Nord
- Warschauer Straße – Ostbahnhof

Inbetriebnahme-Horizont bis 2035:

- Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm²
- Potsdamer Platz – Schöneweide
- Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz
- Pankow – Wollankstraße - Turmstraße
- Potsdamer Platz – Zoologischer Garten/Hertzallee
- Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld
- Heidestraße

² Umsetzung bis 2030 bei Nutzung von Synergien mit den Planungen für die Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz möglich.

Teil 2: Modernisierung und Ausbau von Schieneninfrastruktur

- (1) Mit der Ausweitung des Schienennetzes und der generellen Erhöhung des Leistungsumfangs in der wachsenden Stadt sind punktuell infrastrukturelle Anpassungen zur Erhöhung der Infrastrukturleistungsfähigkeit erforderlich, um das geplante Verkehrsangebot nachfragegerecht, stabil und zuverlässig erbringen zu können.
- (2) Der ÖPNV-Bedarfsplan benennt für die Schienenverkehrsinfrastruktur gemäß Abs. 1 entsprechende Maßnahmen zur Modernisierung und Ausbau des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes.
- (3) Zu den Maßnahmen für die Modernisierung und den Ausbau des U-Bahnnetzes gehören:
 1. Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen
 2. Verbesserung von Umsteigebeziehungen insbesondere durch Einrichtung zusätzlicher Zugänge an U-Bahnhöfen
 3. Erweiterung der bestehenden Abstellanlagen sowie Ausbau der Betriebswerkstätten zur Instandhaltung und Wartung des wachsenden Fuhrparks
 4. Qualifizierung des U-Bahnnetzes für die Wachsende Stadt:
 - a. Aus- und Neubau von Gleichrichterwerken zur Sicherstellung einer zuverlässigen Stromversorgung sowie zur Gewährleistung von Redundanzen im Falle von Betriebsstörungen
 - b. Einrichtung von Gleiswechsellern um flexibel auf geplante und operative Betriebseinschränkungen reagieren zu können
 - c. Infrastrukturverbesserungen (RBL, LISI, DAISY) zur Optimierung der Betriebssteuerung und der Fahrgastinformation an U-Bahnhöfen und sowie in Fahrzeugen (siehe Anlage 1 Teil 5)
- (4) Zu den Maßnahmen für die Modernisierung und den Ausbau des Straßenbahnnetzes gehören:
 1. Barrierefreier Ausbau von Straßenbahnhaltestellen
 2. Neubau von Betriebshöfen (Blankenburger Süden und UTR) zur Instandhaltung und Wartung des wachsenden Fuhrparks
 3. Qualifizierung des Straßenbahnnetzes für die Wachsende Stadt
 - a. Aus- und Neubau von Gleichrichterwerken zur Sicherstellung einer zuverlässigen Stromversorgung sowie zur Gewährleistung von Redundanzen im Falle von Betriebsstörungen
 - b. Einrichtung von Kehrgleisen und Zwischenendstellen für die Bestellung nachfragegerechter Taktverdichtungen
 - c. Einrichtung von Gleiswechsellern um flexibel auf geplante und operative Betriebseinschränkungen reagieren zu können
 - d. Anpassung von Haltestellen für den Einsatz längerer Fahrzeuge

Anlage 11 Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur

- e. Erhöhung der Leistungsfähigkeit an Netzknoten zugunsten der Straßenbahn
 - f. Infrastrukturverbesserungen zur Optimierung der Fahrgastinformation an Straßenbahn Haltestellen (siehe Anlage 1 Teil 5)
- (5) Die in Abs. 3 und 4 gelisteten Maßnahmen sind im Ergebnis der Fortschreibung des Bedarfsplans anzupassen.