

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 15. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. März 2018)

zum Thema:

**Zeitnahe Anbindung der Großsiedlungen an das Schnellbahnnetz (S- und U-Bahn)**

und **Antwort** vom 05. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13842**  
**vom 15. März 2018**  
**über Zeitnahe Anbindung der Großsiedlungen an das Schnellbahnnetz (S- und U-**  
**Bahn)**

---

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

Frage 1:

Ist der Senat der Auffassung, dass die Verkehrsinfrastruktur insbesondere zwischen der Innenstadt und den Stadtrandgebieten in Hinblick auf die steigenden Pendlerströme auch in Zukunft ausreichend dimensioniert ist?

Antwort zu 1:

Ja, das bestehende Infrastrukturnetz ist grundsätzlich geeignet eine weitere Nachfrage aufzunehmen. Entscheidend sind neben der ÖPNV-Infrastruktur (Öffentliche Personennahverkehr-Infrastruktur) auch die bestellten Leistungen. Hierbei gibt es unterschiedliche Voraussetzungen im Netz. Im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan des Landes Berlin sollen Maßnahmen zum Ausbau des ÖV-Angebots (Ausbau des öffentlichen Verkehrs) auf der vorhandenen Infrastruktur festgelegt werden, durch die sich die Platzkapazität auf stark nachgefragten Streckenabschnitten signifikant erhöhen wird.

Unbenommen ist, dass bestimmte Bereiche der Stadt nicht direkt mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erschlossen sind und Infrastrukturergänzungen vorzusehen sind. Das sind einerseits die Maßnahmen aus den Richtlinien der Regierungspolitik, andererseits die Maßnahmen aus dem Vorhaben „Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - i2030“ sowie möglichen Entscheidungen zu einzelnen U-Bahn-Verlängerungen.

Frage 2:

Wie plant der Senat die verkehrliche Erschließung der neuen 11 Stadtquartiere mit einem leistungsfähigen ÖPNV, um den Umweltverbund zu stärken – bezogen auf das Einwohnerpotenzial? (Bitte um tabellarische Darstellung je Stadtquartier)

Antwort zu 2:

Als Rückgrat der Anbindung neuer Wohnbaugebiete an die Gesamtstadt ist ein leistungsfähiger ÖPNV unabdingbar. Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik muss für die neuen Stadtquartiere eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung gewährleistet sein. Für die Planung der neuen Stadtquartiere ist zum einen der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur vorgesehen. In den nächsten zehn Jahren liegt der Schwerpunkt des ÖPNV-Ausbaus zum anderen auf der Ersterschließung von Entwicklungsstandorten und der Erschließung von Stadtgebieten außerhalb des Innenstadtrings mit Netzwirkung. Für einen Teil der elf neuen Stadtquartiere sind bereits ÖPNV-Planungen angestoßen worden, andere sind bereits durch bestehende Angebote erschlossen. Insbesondere bei größeren neuen Stadtquartieren ist die Errichtung einer attraktiven schienengebundenen Anbindung ein wichtiger Beitrag für die Ziele der Klimaschutzpolitik des Landes Berlin. Zu den Einwohnerpotenzialen wird auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13174 vom 10. Januar 2018 verwiesen.

Frage 3:

Welche Planungen / Überlegungen gibt es, bestehende Wohnquartiere ohne Schnellbahnanschluss wie z.B. Märkisches Viertel oder Falkenhagener Feld an das bestehende Schnellbahnnetz anzuschließen?

Antwort zu 3:

Gemäß des Auftrags des Abgeordnetenhauses zur Prüfung von Erweiterungen des U-Bahn-Streckennetzes sowie einem Prüfauftrag zu U-Bahn-Netzerweiterungen aufgrund von vorhandenen Vorratsbauten wurden die aktuellen Kosten und verkehrlichen Auswirkungen von diversen Maßnahmen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ermittelt. Eine Entscheidung zu weitergehenden Planungen steht noch aus.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass in anderen mitteleuropäischen wachsenden Metropolen, wie z. B. Hamburg, München, Kopenhagen, Wien u.a. ein zügiger Aus- und Neubau von U-Bahn-Linien zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme präferiert wird?

Antwort zu 4:

Gemäß den aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik wird die Priorität auf den Ausbau des Straßenbahn- und des S-Bahnnetzes gelegt. Im U-Bahnnetz liegt der Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Takterhöhung und des barrierefreien Ausbaus.

Frage 5:

Welche ÖPNV-Neubauprojekte (größer 50 Mio. Euro) beabsichtigt das Land Berlin beim GVFG-Bundesprogramm zur Förderung einzureichen?

Antwort zu 5:

Eine Festlegung ob bzw. welche Projekte, zusätzlich zu den derzeit geförderten Projekten, für eine Förderung durch das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldet werden sollen, ist noch offen.

Frage 6:

Welche Förderprogramme zum Ausbau des ÖPNV existieren auf EU-Ebene? Inwieweit können diese für den SPNV in Berlin in Anspruch genommen werden?

Antwort zu 6:

Das BENE (Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung, <http://www.berlin.de/bene>) ist ein aus Mitteln der Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziertes Förderprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Aus dem Programm werden zwischen 2014 und 2023 Maßnahmen zum Klima und Umweltschutz in Berlin gefördert. Im BENE Förderschwerpunkt 4 „nachhaltige Mobilität“ können Maßnahmen gefördert werden, die sich aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr ergeben und die eine Verlagerung von Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erreichen und somit eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bewirken. Hierunter fallen insbesondere die Schließung von Netzlücken und punktuelle Netzergänzungen bei der Straßenbahninfrastruktur, die verbesserte Verknüpfung der verschiedenen Systeme des ÖPNV durch Reduzierungen von Umsteigezeiten, der weitere Ausbau des ÖPNV im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzung und die bessere Vernetzung der Verkehrsmittel Rad und ÖPNV. Die bereit gestellten Fördermittel sind bereits weitgehend in Projekten gebunden.

Frage 7:

Warum ist der Senat der Auffassung, dass der Entwicklungsraum im Berliner Nordosten, speziell der Bereich Blankenburg und Malchow mittel bis langfristig mit dem Verkehrsmittel Straßenbahn ausreichend erschlossen ist?

Antwort zu 7:

Im Rahmen der Untersuchung zur künftigen ÖPNV-Anbindung und -Erschließung des geplanten Wohnungsbaustandortes Blankenburger Süden wurde die Straßenbahn als das am besten geeignete Verkehrsmittel ermittelt. Für den weiter gefassten Raum des Berliner Nordostens sind weitere Vorhaben wie die Nahverkehrstangente gemäß dem derzeit gültigen Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr vorgesehen und haben als langfristige Projekte nach wie vor Bestand.

Frage 8:

Welche Kapazitätsreserven bestehen bis 2030 auf den bereits heute hochfrequentierten Straßenbahntrassen Prenzlauer Allee und Greifswalder Straße (M2 und M4) sowie dem Knoten Alexanderplatz?

Antwort zu 8:

Der Senat plant, mit weiteren Neufahrzeugen die Kapazitäten auf den Straßenbahnlinien M2 und M4 - insbesondere durch den Einsatz längerer Züge - zu erhöhen. Auf der Linie M4 sollen künftig Züge mit einer Länge von 50 statt 40 Metern Länge eingesetzt werden, auf der Linie M2 Züge mit einer Länge von 40 statt bisher 30 Metern. Darüber hinaus bestünden weitere Kapazitätsreserven, da die Bahnsteige den Einsatz von 60 Meter langen Zügen zulassen würden. Zudem bestünde auch noch grundsätzlich die Möglichkeit zu einer Taktverdichtung bei der Linie M2. Für den Knoten Alexanderplatz plant der Senat darüber hinaus mittels einer Verbesserung der Lichtsignalanlagen-schaltung die Durchlassfähigkeit für Straßenbahnen zu erhöhen, um künftig mehr Straßenbahnen über den Alexanderplatz verkehren lassen zu können.

Frage 9:

Kann der Senat besetätigen, dass eine U-Bahn auf dem Streckenabschnitt Rennbahnstraße/Berliner Allee bis Alexanderplatz die doppelte Beförderungskapazität bei gleichzeitig halbiertes Fahrzeit (10 min. statt bis 20 min) im Vergleich zur bestehenden Linie M4 hat?

Antwort zu 9:

Nein.

Frage 10:

Mit welchen Baukosten wäre für eine U-Bahn-Linie in diesem Abschnitt zu rechnen? Welche Kosten entstünden bei einer Erweiterung bis in das neue Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden? Mit welcher Bauzeit wäre in beiden Fällen zu rechnen?

Antwort zu 10:

Es liegen keine Kostenschätzungen und keine Kenntnisse zur Bauzeit vor.

Berlin, den 05.04.2018

In Vertretung  
Jens-Holger Kirchner  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz