

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Heiko Melzer (CDU)**

vom 08. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2017)

zum Thema:

**U5 – wie ist das denn nun genau?**

und **Antwort** vom 30. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Sep. 2017)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 12 064**  
**vom 8. August 2017**  
**über U5 - wie ist das denn nun genau?**

---

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

Frage 1:

Unter welcher Voraussetzung hat der Bund den Bau der U 5 gefördert, wie werden diese Voraussetzungen durch das Land Berlin erfüllt und wo genau sind die Voraussetzungen beschrieben?

Antwort zu 1:

Die U5 wurde durch den Bund im Rahmen des Hauptstadtfinanzierungsvertrages von 1994 in Verbindung mit dessen Ergänzung anteilig gefördert. Die Förderung bezog sich dabei auf ein Gesamtpaket von verkehrlichen Maßnahmen.

Frage 2:

Ist dem Senat nicht bekannt, dass es nördlich des U-Bahnhofs Hauptbahnhof außer dem ungenutzten Bauwerksteil hinter der provisorischen Werkstatt, der zukünftig als Aufstellanlage genutzt werden wird, zwei unabhängige Tunnelröhren Richtung Turmstraße gibt, die auch nach der U5-Durchbindung mindestens teilweise ungenutzt bleiben werden? Möchte der Senat seine Antwort zu Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 18/11218 korrigieren?

Antwort zu 2:

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) teilt hierzu mit, dass nördlich des U-Bahnhofs Hauptbahnhof in Richtung Turmstraße ca. 400 m ungenutzter Tunnel existieren.

Frage 3a:

Gemäß Antwort 5 zur Schriftlichen Anfrage 18/11218 beträgt die Fahrzeit der geplanten Straßenbahn 6 Minuten - mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit und mit welchen Haltepunkten wurde hier gerechnet?

Antwort zu 3a:

Es wurde auf der Neubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße mit folgenden vier Haltestellen gerechnet:

- Alt-Moabit (in der Straße Alt-Moabit, kurz vor dem Knotenpunkt Invalidenstraße/Alt-Moabit/Paulstraße/Rathenower Straße)
- Rathenower Straße/Turmstraße (in der Turmstraße, kurz hinter der Einmündung der Turmstraße in die Rathenower Straße)
- Lübecker Straße (in der Turmstraße, auf Höhe des östlichen Eingangs des Kleinen Tiergartens) sowie
- die Endhaltestelle U-Bahnhof Turmstraße (in der Turmstraße, zwischen der Stromstraße und der Thusnelda-Allee).

Die den Berechnungen zugrunde gelegte durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit beträgt ca. 19 km/h, was dem Durchschnittswert im bestehenden Berliner Straßenbahnnetz entspricht. Im Bereich von Neubaustrecken können, je nach Ausgestaltung der Betriebsanlagen, auch höhere Beförderungsgeschwindigkeiten erzielt werden.

Frage 3b:

Die Fahrzeit des Busses 245 beträgt gemäß Antwort 4 der oben genannten schriftlichen Anfrage 9 Minuten - mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit und mit welchen Haltepunkten wurde hier gerechnet, welche Pünktlichkeitsquote erreicht der Bus auf dieser Strecke?

Antwort zu 3b:

Die Fahrzeit des Busses 245 wurde mit folgenden sechs Haltestellen berechnet:

- Lehrter Str./Invalidenstr.
- Lesser-Ury-Weg
- Alt-Moabit/Rathenower Str.
- Spenerstr.
- Kirchstr./Alt-Moabit
- Kleiner Tiergarten.

Es wurde mit einer durchschnittlichen Beförderungsgeschwindigkeit von ca. 13,5 km/h gerechnet.

Die BVG teilt mit: Eine abschnittsweise Betrachtung von Pünktlichkeitsquoten ist von begrenzter Aussagekraft, da hier jeweils die schon vorher angehäuften (Un-)Pünktlichkeiten auf einer Linie mit eingerechnet sind. Die Pünktlichkeitsquote der Linie 245 betrug im Zeitraum Januar bis Juli 2017 auf dem gesamten Linienvverlauf 86,75 %.

Frage 3c:

Die Fahrzeit des Busses TXL beträgt nach dieser Auskunft 6 Minuten - mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit und mit welchen Haltepunkten wurde hier gerechnet, welche Pünktlichkeitsquote erreicht der Bus auf dieser Strecke?

Antwort zu 3c:

Der Linienverlauf des Busses TXL beinhaltet keine Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße. Es wurde mit einer durchschnittlichen Beförderungsgeschwindigkeit von ca. 20 km/h gerechnet.

Die BVG teilt mit: Eine abschnittsweise Betrachtung von Pünktlichkeitsquoten ist von begrenzter Aussagekraft, da hier jeweils die schon vorher angehäuften (Un-)Pünktlichkeiten auf einer Linie mit eingerechnet sind. Die Pünktlichkeitsquote der Linie TXL betrug im Zeitraum Januar bis Juli 2017 auf dem gesamten Linienverlauf 85,32 %.

Frage 4a:

Wenn der Bus TXL genauso schnell ist wie die Straßenbahn, warum löst man die beschleunigte Anbindung dann nicht über einen anderen Bustakt und bietet damit schon jetzt die gleiche Reisegeschwindigkeit?

Antwort zu 4a:

Der Bus TXL dient primär der Anbindung des Flughafens Tegel und stellt ein zeitlich begrenztes Angebot dar, das mit Schließung des Flughafens nicht fortgeführt wird.

Für die Umsetzung eines ÖPNV<sup>1</sup>-Infrastrukturprojektes in Berlin ist immer zunächst das für den Untersuchungsraum am besten geeignete öffentliche Verkehrsmittel anhand eines Verkehrsmittelvergleiches nachzuweisen. Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel beschränkt sich dabei nicht auf einzelne Kriterien wie z.B. die Reisegeschwindigkeit, sondern setzt sich vielmehr zusammen aus einem umfangreichen Kriterienkatalog mit verschiedenen Beurteilungskomponenten zu den Themen Fahrgäste, Betrieb, Kommune, Allgemeinheit.

Die Beibehaltung und Optimierung des Busverkehrs im Planungskorridor würde gemäß der durchgeführten zielgruppenspezifischen Bewertung geringe Betriebskosten und minimale Investitionen erfordern. Entscheidende Verbesserungen im ÖPNV-Verkehrsangebot mit den damit verbundenen positiven Effekten auf die Erhöhung der Erreichbarkeiten, die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und die Vermeidung negativer Umweltwirkungen könnten mit dem optimierten Busbetrieb nicht erreicht werden.

Der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße ist neben einer hohen Verkehrsbelegung auch durch zahlreiche Lichtsignalanlagen und querende ebenfalls verkehrsstarke Straßenzüge charakterisiert. Eine Erhöhung der Busfahrtenfolge würde statt Reisezeitvorteilen eine zusätzliche Verkehrsbelastung und zusätzliche Verspätungsanfälligkeit erzeugen.

Zudem ist eine Taktverdichtung von Bussen auf nachfragestarken Relationen kostenintensiver als der Einsatz von Straßenbahnen, da sich aufgrund der höheren Kapazität von Straßenbahnfahrzeugen u.a. Umläufe einsparen lassen.

---

<sup>1</sup> Öffentlicher Personennahverkehr

Frage 4b:

Wieso geht der Senat in seinen Antworten zu den Fragen 4 und 5 der Schriftlichen Anfrage 18/11218 davon aus, dass eine Straßenbahn eine um 33% kürzere Fahrzeit (6 Min.) als die Buslinie 245 (9 Min.) zwischen U Turmstraße und S+U Hauptbahnhof erreichen wird? Durch welche Maßnahmen soll diese Fahrzeitreduzierung erreicht werden? Könnte eine Fahrzeitreduzierung auch für den Bus erreicht werden? Wenn ja, in welchem Umfang und warum wurde sie bisher nicht umgesetzt?

Antwort zu 4b:

Die Straßenbahn erreicht die im Vergleich zum Bus kürzere Fahrzeit zum einen durch die Führung auf einem besonderen Bahnkörper unabhängig vom übrigen Verkehr, zum anderen durch das Auslassen der auch künftig von der Buslinie 123 bedienten Haltestelle Wilsnacker Straße auf der Turmstraße.

Letzteres wird hinsichtlich der Erschließungsqualität dadurch kompensiert, dass die beiden benachbarten Straßenbahnhaltestellen aufgrund ihrer Länge und der eingesetzten Fahrzeuge jeweils zwei Zugänge aufweisen.

Hingegen wäre eine nachträgliche Wegnahme von Haltestellen auf bestehenden Buslinien mit dem Ziel der Beschleunigung gegenüber den Fahrgästen kaum vermittelbar.

Frage 5a:

Welche Form des Busangebots zwischen dem U-Bahnhof Turmstraße und dem Hauptbahnhof – für den Zustand der realisierten Straßenbahn - wurde bei der, in der Antwort zur schriftlichen Anfrage 18/11218 erwähnten Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Voruntersuchung der Straßenbahn-Neubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße angenommen?

Frage 5b:

Wurde in der Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Straßenbahn davon ausgegangen, dass nach Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke U Turmstraße – Hauptbahnhof weiterhin eine Busverbindung zwischen U-Bahnhof Turmstraße und Hauptbahnhof angeboten wird?

Frage 5c:

Falls es nach Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke keine direkte Busverbindung mehr aus dem westlichen Moabit (Bereich Beusselstraße und Gotzkowskystraße) zum Hauptbahnhof geben wird, wie bewertet der Senat die Notwendigkeit des notwendigen Umsteigens in die Straßenbahn am U-Bahnhof Turmstraße hinsichtlich der Attraktivität und der Reisezeit für die Relation westliches Moabit - Hauptbahnhof?

Antwort zu 5a, b und c:

Für die Realisierung der Straßenbahn wird in der Nutzen-Kosten-Untersuchung weiterhin die Buslinie 245 vom Zoologischen Garten kommend über die Gotzkowskystraße, den U-Bahnhof Turmstraße und die Straße Alt-Moabit zum Hauptbahnhof angenommen. Ebenso wird weiterhin die Buslinie 123 von der Beusselstraße kommend über den U-Bahnhof Turmstraße und die Turm-, Rathenower, Perleberger und Lehrter Straße zum Hauptbahnhof geführt.

Frage 5d:

Falls es weiterhin einen Busverkehr aus dem westlichen Teil Moabits zum Hauptbahnhof, parallel zur neuen Straßenbahnverbindung geben wird, wurde dies bei der Ermittlung der Kosten-Nutzen-Untersuchung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Turmstraße berücksichtigt?

Antwort zu 5d:

Ja. Dies betrifft den Streckenabschnitt der geplanten Straßenbahnstrecke auf der Turmstraße, auf der die Buslinie 123 im 20-Minuten-Takt parallel verkehrt.

Frage 6a:

Wie hoch ist der prognostizierte prozentuale Anteil an Fahrgästen der geplanten neuen Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße, der aus Umsteigern der S-Bahnlinien auf der Stadtbahn und der geplant ab 2020 bis zum Hauptbahnhof verkehrenden U5 generiert wird?

Antwort zu 6a:

Der prognostizierte Anteil von Umsteigern zwischen der Straßenbahnhaltestelle und den übrigen Verkehrsmitteln am Hauptbahnhof beträgt ca. 30 % der Fahrgäste. Diese steigen zu ca. 55 % von den S-Bahnlinien auf der Stadtbahn sowie der geplant ab 2020 bis zum Hauptbahnhof verkehrenden U5 um. Der Rest der Umsteiger speist sich aus dem Regional- und Fernverkehr.

Frage 6b:

Welche Zeit muss für den Übergang von der S-Bahn zur Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof angesetzt werden?

Frage 6c:

Welche Zeit muss für den Übergang von der U-Bahnstation am Hauptbahnhof zur Straßenbahnhaltestelle angesetzt werden?

Frage 6d:

Welche Zeit muss für den Übergang von den S-Bahnlinien der Stadtbahn zur Station der U5 am Hauptbahnhof angesetzt werden, wenn der dafür vorgesehene und bereits vorhandene Übergang in der Bahnsteigmitte des heutigen U-Bahnhofs Hauptbahnhof verwendet wird?

Antwort zu 6b, c und d:

Generell sind Übergangszeiten mit einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von ca. 1,2 m/s anzusetzen. Hier handelt es sich um eine durchschnittliche Geschwindigkeit, die

sowohl schnelle als auch langsame bzw. mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt.

Berlin, den 30.08.2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz