

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Heiko Melzer (CDU)**

vom 13. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2018)

zum Thema:

Nahverkehrsplan 2019 – 2023: Bezirk Spandau

und **Antwort** vom 29. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Aug. 2018)

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. 18/15987
vom 13. August 2018
über Nahverkehrsplan 2019 – 2023: Bezirk Spandau

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

Vorbemerkung der Verwaltung :

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wann und wie wurde die BVG in die Aufstellung des Entwurfes des Nahverkehrsplans 2019 – 2023 einbezogen?

Antwort zu 1:

Die BVG wurde im Rahmen zahlreicher Gesprächstermine in die Aufstellung des Entwurfs zum Nahverkehrsplan 2019 - 2023 eingebunden. Der Auftakttermin zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der BVG fand im März 2017 statt. Seitdem wurden der BVG in mehr als 20 Einzelterminen zu einzelnen Schwerpunkten fachspezifische Aspekte der Nahverkehrsplan-Fortschreibung vorgestellt und erörtert. Derzeit findet das formelle und gesetzlich vorgesehene Beteiligungsverfahren statt, in dessen Rahmen auch die BVG den vollständigen Entwurf des Nahverkehrsplanes zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt bekommen hat.

Erst unter Berücksichtigung der eingehenden Stellungnahmen wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ihren endgültigen Entwurf für den Nahverkehrsplan 2019 - 2023 dem Senat vorlegen.

Frage 2:

Von welcher Bevölkerungsentwicklung des Bezirks Spandau wurde bei der Aufstellung des Entwurfes des Nahverkehrsplans ausgegangen?

Antwort zu 2:

Dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2019 - 2023 liegt die mittlere Variante der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erstellten Bevölkerungsprognose 2015 - 2030 zugrunde.

Frage 3:

Wie beurteilt der Senat die derzeitige Auslastung der U-Bahnlinie 7 im Bereich der Spandauer U-Bahnhöfe?

Antwort zu 3:

Trotz gestiegener Fahrgastzahlen bietet die U-Bahnlinie 7 im Spandauer Bereich nach Einschätzung des Senats eine ausreichende Kapazität. Für die mittel- und langfristig erwartbaren weiteren Nachfragesteigerungen im Verlauf der gesamten Linie U7 sieht der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2019 - 2023 eine weitere Angebotsverdichtung und somit Kapazitätsausweitung auf der Linie U7 vor.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Abschnitt der U7 auf dem Gebiet des Bezirks Spandau geht von S+U Rathaus Spandau bis U Siemensdamm. Auf diesem Abschnitt erreicht die U7 eine Spitzenauslastung von 38 % in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Richtung Rudow. Diese Auslastung liegt unterhalb der im derzeitigen Nahverkehrsplan definierten Schwellwerte von 65 % [Hinweis: für Kapazitätsauslastung]. In den kommenden Jahren wird eine schrittweise Verdichtung auf der U7 von einem 4-min-Takt auf einen 3,3-min-Takt angestrebt. Diese Maßnahme ist Bestandteil des Nahverkehrsplanentwurfs 2019 - 2023, welcher sich derzeit in der Abstimmung befindet.“

Frage 4:

Wurde bereits eine Fahrgastprognose für die einzelnen Verkehrsträger (einschließlich der neu geplanten) in Spandau durchgeführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Im Rahmen der Untersuchung zum Entwicklungsband West wurden für alle Verkehrsträger für verschiedene Szenarien grobe Nachfrageprognosen durchgeführt, um Handlungsempfehlungen für weitere Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für den konkreten Untersuchungsraum zu erarbeiten. Die Auswertung fließt in den neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe) ein, welcher im Herbst 2018 vorgelegt wird.

Frage 5:

Wie beurteilt der Senat die planungsrechtliche Situation der im Beschluss des Abgeordnetenhauses 17/3028 genannten Verlängerungswünsche der U-Bahnlinien 2 und 7 im Bereich Spandau?

Antwort zu 5:

Die Trassen für die Verlängerung der U-Bahnlينien 2 und 7 im Bereich Spandau sind über den Flächennutzungsplan (FNP) Berlin freigehalten.

Frage 6:

Wann kann das Abgeordnetenhaus mit einer Stellungnahme des Senats zum Beschluss 17/3028 rechnen?

Antwort zu 6:

Zum Beschluss 17/3028 ist dem Abgeordnetenhaus mit Drucksache Nr. 18/0472 vom 18.07.17 eine Mitteilung zur Kenntnisnahme vorgelegt worden.

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat Aussagen, wonach die U-Bahntunnel in Spandau anders als in Berlin Mitte (Verlängerung U5) leichter gebaut werden könnten und damit deutlich preiswerter zu bauen wären?

Antwort zu 7:

Bau und Kosten eines U-Bahntunnels sind von vielen Faktoren abhängig, wie beispielsweise bauliche Gegebenheiten, Untergrundbeschaffenheit, Bauweise, Tiefenlage einer Strecke bzw. eines Bahnhofes, zukünftiges Betriebsprogramm usw. Eine pauschale Aussage, wonach der U-Bahnbau an einer Stelle leichter als an einer anderen Stelle wäre, ist ohne weiterführende vertiefende Untersuchungen rein spekulativer Natur.

Frage 8:

Wann wurde der Verkehrsmittelvergleich für die Einführung neuer Straßenbahnlinien durch wen in Auftrag gegeben? Wer führt ihn durch? Wann wird dieser vorliegen bzw. welche Erkenntnisse hat der Vergleich erbracht?

Frage 9:

Wird der Verkehrsmittelvergleich anschließend veröffentlicht bzw. den zuständigen Ämtern und Gremien zur Verfügung gestellt? Wenn ja, wann und wie? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8 und 9:

Für die Umsetzung eines Öffentlichen Personennahverkehr-Infrastrukturprojektes (ÖPNV-Infrastrukturprojektes) in Berlin ist immer zunächst das für den Untersuchungsraum am besten geeignete öffentliche Verkehrsmittel anhand eines Verkehrsmittelvergleiches nachzuweisen. Ein Verkehrsmittelvergleich wird im Rahmen der Grundlagenermittlung durchgeführt. Der Verkehrsmittelvergleich ist Teil der verkehrlichen Begründung für eine Maßnahme, die a) in die Unterlagen für eine politische Beschlussfassung einfließen und b) den Unterlagen für das im Rahmen eines Planungsprozesses notwendige Planrechtsverfahren beigelegt ist. Diese Unterlagen werden im Rahmen der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und bei der Auslegung von Unterlagen für die Öffentlichkeit bereitgestellt.

Eine Grundlagenermittlung für neue Straßenbahnlinien in Spandau wurde aufgrund des frühzeitigen Planungsstandes durch den Senat bisher nicht beauftragt.

Frage 10:

Wie kommt der Senat zu der Aussage, dass die angedachten neuen Straßenbahntrassen durch den „teilweise oder vollständigen Fahrweg“ mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit garantieren, wenn doch die Trassenführung noch gar nicht feststeht?

Antwort zu 10:

Der Senat strebt bei Neubauvorhaben für die Straßenbahn grundsätzlich einen hohen Anteil von unabhängigen Fahrwegen an, um im Sinne der Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur sicherzustellen. Durch die Entkopplung der Fahrwege von Straßenbahn und Motorisiertem Individualverkehr werden externe Störeinflüsse minimiert. Die Realisierung und Ausgestaltung von unabhängigen Fahrwegen steht immer in Abhängigkeit einer Einzelfallprüfung und der vorhandenen Umfeldbedingungen auf den unterschiedlichen Streckenabschnitten.

Frage 11:

Wann wird mit Festlegung auf den Trassenverlauf der neuen Straßenbahnlinien gerechnet und mit wem wird dieser im Vorfeld wann abgestimmt?

Antwort zu 11:

Ein konkreter Trassenverlauf liegt noch nicht vor. Dieser wird langfristig im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung bzw. Grundlagenermittlung mit Beteiligung verschiedener Akteure in einem projektbegleitenden Arbeitskreis ermittelt.

Frage 12:

Welche Aussagekraft haben die Trassenskizzen im Entwurf des Nahverkehrsplans hinsichtlich des angedachten Trassenverlaufes?

Antwort zu 12:

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Trassenskizzen dienen der Visualisierung des nach derzeitigem Ermessen vorstellbaren Linienvverlaufs der unterstellten Neubauvorhaben. Dabei werden verschiedene verkehrsplanerische Aspekte, wie z.B. Umsteigepunkte, Erschließungswirkung oder Netzwirkung berücksichtigt. Damit ist keine Vorfestlegung für die weitere Planung oder Realisierung der Vorhaben verbunden. Erst im Zuge einer konkreten Planung werden unterschiedliche Trassierungsvarianten gegeneinander abgewogen. Dabei werden dann u. a. auch technische und bauliche Aspekte bewertet werden, die auf dem Abstraktionsniveau des Nahverkehrsplans noch keine Berücksichtigung finden können.

Frage 13:

Wie plant der Senat die Straßenbahn insbesondere im Bereich Niederneuendorfer Allee und Altstädter Ring an das Rathaus Spandau heranzuführen? Wird die Straßenbahn auch hier ein vom Straßenverkehr unabhängiges Gleisbett erhalten?

Antwort zu 13:

Die Fragen zur Trassenführung im Bereich Niederneuendorfer Allee und Altstädter Ring zum Rathaus Spandau sowie die Ausgestaltung des Gleiskörpers würden im Rahmen von Grundlagenermittlungen untersucht. Dazu lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen.

Frage 14:

In welchem Bereich des Bezirks Spandau sollen Oberleitungsbusse zu Einsatz kommen und wie sieht das diesbezügliche Konzept zur Umsetzung und Realisierung aus?

Antwort zu 14:

Im Entwurf des Berliner Nahverkehrsplans 2019 - 2023 werden E-Busse mit Streckenladung generell als eine Zieltechnologie für die Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe benannt. Erst nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ihren endgültigen Entwurf für den Nahverkehrsplan 2019 - 2023 dem Senat vorlegen, der dann damit auch über die Zielstellung der verwendeten Technologie für die Elektrifizierung des Busverkehrs entscheiden wird. Konkrete Konzepte zur Umsetzung folgen mithin zeitlich erst danach.

Frage 15:

Wie beurteilt der Senat die Bevölkerungsentwicklung im Spandauer Süden?

Antwort zu 15:

Der Bezirk Spandau ist gemäß der lebensweltlich orientierten Räume in vier „Prognoserräume“ eingeteilt. Der Spandauer Süden wird im Prognoseraum 0504 abgebildet.

Am 31.12.2017 lebten in Spandau Süd (Gatow/Klatow) knapp 20.000 Einwohner. Nach der mittleren Variante der Bevölkerungsprognose für Berlin 2015 - 2030 werden in diesem Raum Ende 2023, Zeithorizont des Nahverkehrsplanes, 1.300 Personen mehr leben als Ende 2017 und damit der Bestand auf rd. 21.300 Einwohner anwachsen. Für die folgenden Jahre bis 2030 geht die Prognose von der Fortsetzung des steten leichten Zuwachses aus. Geschätzt werden knapp 22.000 Personen im Jahr 2030.

Frage 16:

Wie beurteilt der Senat die Situation und Kapazitätsauslastung bzw. entsprechende Kapazitätsentwicklung im Spandauer Süden?

Frage 17:

Warum hat der Senat keine Maßnahmen für eine verbesserte Anbindung des Spandauer Südens mit dem ÖPNV im Entwurf des Nahverkehrsplans 2019-2023 ergriffen?

Antwort zu 16 und 17:

Die Buslinien 134, 135 und X34 im Spandauer Süden verzeichnen in den vergangenen Jahren eine Steigerung der Fahrgastnachfrage. Auf den genannten Buslinien werden die Kapazitätsvorgaben des Nahverkehrsplanes dennoch eingehalten.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Geht man davon aus, dass mit dem Spandauer Süden maßgeblich Kladow/Gatow gemeint ist, wird dieser Bereich im Wesentlichen durch die Linien 134, X34 und 135 erschlossen. In den letzten Jahren erfolgten bereits einige Angebotsanpassungen auf Grund des erhöhten Mobilitätsbedarfs in diesem Bereich. In der Spitzenstunde liegen die Auslastungen der Linie 134 mit 56 %, der Linie X34 mit 53 % sowie der Linie 135 mit 44 % unterhalb der im NVP festgelegten Schwellwerte. Im Falle einer Nachfragesteigerung über die Kapazitäten des heutigen Betriebsprogramms hinaus, werden Angebotsmaßnahmen wie Taktverdichtungen und/oder ein anderer Fahrzeugeinsatz geprüft.“

Darüber hinaus enthält der Entwurf des Nahverkehrsplans 2019 - 2023 bereits konkrete Prüfaufträge, mit denen auch die ÖPNV-Anbindung des Spandauer Südens weiter verbessert werden würden. Hier sind beispielsweise die Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie X34 oder die Erweiterung des 10-Minuten-Netzes durch weitere Taktverdichtungen zu nennen. Grundsätzlich führt der Nahverkehrsplan für das umfassende Busangebot jedoch keinesfalls jede einzelne Änderung für die Jahre bis 2023 auf, sondern benennt Schwerpunktthemen und ausgewählte Beispielmaßnahmen. Die Planungen werden in Abhängigkeit der baulichen Entwicklung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen fortlaufend konkreter und münden bei entsprechendem verkehrlichem Bedarf im Rahmen des jährlichen Bestellprozesses zwischen dem Aufgabenträger für den ÖPNV und der BVG zu zusätzlichen Bestellungen von Verkehrsangeboten.

Frage 18:

Welche Pläne hat der Senat derzeit mit der stillgelegten Siemens-Bahn?

Antwort zu 18:

Die Siemensbahn wurde als S-Bahnstrecke 1980 außer Betrieb genommen. Die Anlage steht vollständig unter Denkmalschutz. Der Senat hält weiterhin an einer Reaktivierung der Siemensbahn fest. Die Trasse der Siemensbahn ist im FNP als Bahnfläche dargestellt und gesichert.

Frage 19:

In welchem Zeitraum sollen die Gespräche mit der Deutschen Bahn AG über eine Verlängerung der S-Bahn ins Havelland bzw. der Ausweitung des Regionalbahnverkehrs abgeschlossen sein?

Antwort zu 19:

Um die Verkehrsbeziehungen im Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg insgesamt zu verbessern, haben sich die Länder und die Deutsche Bahn AG (DB AG) verpflichtet, die Planungen für notwendige infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen im S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz in der Hauptstadtregion voran-

zutreiben. Dazu wurde die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen. Das Ziel von i2030 liegt in der Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf den identifizierten Korridoren, um die Eisenbahnstrecken aus dem und in das Umland deutlich leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten.

Die o.g. Vorhaben werden im Korridor „Berlin-Spandau - Nauen“ betrachtet. Zur Klärung der konkreten Ziele und der zu untersuchenden Varianten wurden bis Mai 2018 mit der DB AG Projektkonsolidierungsgespräche durchgeführt. Nach gegenwärtigem Zeitplan sollen die darauf aufbauenden grundlegenden Untersuchungen (Gleisplanerstellung, Fahrplan- und eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung) über die Möglichkeit einer Verlängerung der S-Bahn von Spandau in Richtung Nauen oder eines Infrastrukturausbaus für den Regionalverkehr in diesem Korridor in 2021 abgeschlossen werden. Diese Untersuchungen werden durch regelmäßige Gespräche (Projektarbeitskreis, Projektarbeitsgruppe, Lenkungskreis) der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG begleitet.

Frage 20:

Warum verfolgt der Senat im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht das Ziel, die U-Bahnlinie 2 zu verlängern UND das Angebot der Deutschen Bahn zu erweitern?

Antwort zu 20:

Zum Angebot des Reisezugverkehrs der Eisenbahn bestehen unterschiedliche Verantwortlichkeiten. Für die Fernverkehrsangebote der Deutschen Bahn hat das Land Berlin keine Zuständigkeit. Der Eisenbahnregionalverkehr hingegen wird durch die Länder Berlin und Brandenburg in wettbewerblichen Verfahren vergeben. In Berlin sind derzeit folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig: DB Regio, Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) und Niederbarnimer Eisenbahn (NEB).

Im Gegensatz zu der in der Fragestellung enthaltenen Aussage ist bzw. wird das Angebot im Eisenbahnregionalverkehr - wie auch im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans dargestellt - erweitert. Auf der durch den Bezirk Spandau verlaufenden Eisenbahnstrecke von und nach Wustermark (Lehrter Bahn) verkehren auf der Linie RB 13 seit April 2018 verlängerte Elektro-Triebzüge. Auf der Strecke von und nach Nauen (Hamburger Bahn) wird das Angebot im Eisenbahnregionalverkehr kurzfristig ausgeweitet werden: RB 10 der DB Regio (Doppelstockzüge statt einstöckiger Elektro-Triebzüge), zusätzliche Züge der ODEG.

Im Entwurf des Nahverkehrsplans sind entsprechend seiner Laufzeit die mittelfristigen Erweiterungen im Eisenbahnregionalverkehr enthalten. Die genannten kurzfristigen Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung liegen vor dem Berichtszeitraum des Nahverkehrsplans Berlin 2019 - 2023 und sind in diesem daher nicht enthalten.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Wachsenden Stadt ist der Umweltverbund insgesamt zu stärken und alle Elemente des ÖPNV sind auf ihren möglichen Beitrag für die anstehenden Aufgaben in der gesamten Stadt zu überprüfen. Ziel ist es, den ÖPNV attraktiver und bequemer zu machen, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und fehlende schienenseitige Anbindungen zu gewährleisten. Im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Mobilität und Verkehr wurden

alle Verkehrsträger inkl. U-Bahn betrachtet und ein den gesamtstädtisch verkehrlichen Notwendigkeiten angepasstes Maßnahmenpaket geschnürt.

Berlin, den 29.08.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz