

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Katrin Vogel (CDU)

vom 26. September 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. September 2013) und **Antwort**

#### Wie wird der steigenden Fahrgastzahlen auf der U-Bahnlinie U3 Rechnung getragen?

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

Die Kleine 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 BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Welche Fahrzeugtypen welcher Baureihen werden derzeit auf der U-Bahnlinie U3 eingesetzt?

Antwort zu 1.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Auf der U-Bahnlinie U3 wird derzeit vorrangig die Baureihe A3 L71 eingesetzt.“

Frage 2: Inwiefern trifft es zu, dass im Jahr 2012 Fahrzeuge der Baureihe HK zu Testzwecken auf der U-Bahnlinie U3 eingesetzt wurden, und welche Ergebnisse brachten diese Einsätze?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Es trifft zu, dass ein HK Zug im Jahr 2012 zu Testzwecken ohne Fahrgastbeförderung auf der Linie U3 eingesetzt wurde. Der Einsatz erfolgte als Testfahrt für die Beschaffung des künftigen IK Zuges.“

Frage 3: Inwieweit ist in naher Zukunft ein regelmäßiger Einsatz dieser Fahrzeuge auf der U-Bahnlinie U3 zu erwarten?

Frage 4: Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, durch das gestiegene Studentenaufkommen an der Freien Universität Berlin, die aktuelle Zuglänge von sechs auf acht Waggon zu erhöhen, um einen besseren Service für die Fahrgäste zu realisieren?

Antwort zu 3. und 4.: Bei der BVG ergeben sich die einzusetzenden Fahrzeuggrößen unmittelbar aus den im Verkehrsvertrag vorgegebenen Kapazitätsstandards. Eine den Kapazitätsvorgaben entsprechende Fahrzeugeinsatzplanung liegt im Verantwortungsbereich der BVG. Mit den zurzeit eingesetzten 6-Wagen-Zügen, den angebotenen Taktichten und den hieraus resultierenden Sitz- und Stehplatzkapazitäten auf der Linie U3 werden die vorgegebenen Kapazitätsstandards eingehalten.

Hinsichtlich des Einsatzes von Fahrzeugen der Baureihe HK teilt die BVG AöR mit: „Die höchsten Platz-Auslastungen der zurzeit eingesetzten 6-Wagen-Züge liegen unter dem vom Verkehrsvertrag vorgeschriebenen Grenzwert von 65 %. Da die HK Züge bauartbedingt nur als 4- oder 8-Wagen-Züge fahren können, ist derzeit ihr Einsatz nicht geplant.“

Frage 5: Inwieweit ist es möglich, das verstärkte Studentenaufkommen zwischen den Bahnhöfen Thielplatz und Podbielskiallee durch eine Ringbuslinie aufzufangen?

Antwort zu 5.: Die bestehenden Verkehrsangebote der Linie U3 an den Bahnhöfen Dahlem-Dorf, Thielplatz und Podbielskiallee ermöglichen eine fußläufige Erreichbarkeit des Großteils der Einrichtungen der Freien Universität Berlin auf dem Campus in Dahlem. Zudem wird das Campusgelände auch von mehreren Buslinien angebunden. Als Beispiele sind hier die im dichten Takt verkehrenden Buslinien X83 und M11 im Bereich der Königin-Luise-Straße bzw. der Thielallee und Habelschwerdter Allee zu nennen. Diese Buslinien sind mit direktem Umstieg von der Linie U3 zu erreichen.

Zusätzliche Verkehrsangebote im Bereich des Campusgeländes sind aufgrund der nur begrenzt verfügbaren öffentlichen finanziellen Mittel zur Bestellung von ÖPNV-Leistungen derzeit nicht finanzierbar. Aktuell kann der Aufgabenträger Angebotsausweitungen und zusätzliche Bestellungen bestenfalls nur dort vornehmen, wo es aufgrund häufiger Überlastungen und sehr intensiver Nachfrage dringenden Handlungsbedarf gibt. Dies ist bei den beschriebenen ÖPNV-Angeboten im Bereich des

Campus Dahlem nicht der Fall. Angebotserweiterungen ausschließlich im Hinblick auf eine Attraktivitätssteigerung sind derzeit leider nicht finanzierbar.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Da die U-Bahn wie auch die im genannten Gebiet verkehrenden Buslinien nicht überlastet sind, sieht die BVG AöR hier ebenfalls keinen Handlungsbedarf.“

Frage 6: Welche Ergebnisse brachte der Fahrplanwechsel der Linien M11 und X11 ab der Haltestelle Goerzallee/Drakestraße?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Änderungen wurden von den Kunden angenommen. Die Verkehrsströme zwischen Lichterfelde/Goerzallee/Drakestraße einerseits und Zehlendorf/Dahlem andererseits verteilen sich seither gleichmäßiger auf die Achsen Drakestraße/Habelschwerdter Allee (M11) sowie Finckensteinallee/Sundgauer Straße/Berliner Straße (X11).“

Frage 7: Inwieweit ist es geplant, die U-Bahnlinie U3 zum S-Bahnhof Mexikoplatz zu verlängern?

Antwort zu 7.: Seit 1929 verkehrt die U-Bahn bis zu ihrem Endbahnhof Krumme Lanke. Der Tunnel der U3 endet ca. 150 Meter südlich des Bahnhofes. Es fehlen ca. 700 Meter Bahngleis, damit die U-Bahn am S-Bahnhof Mexikoplatz mit der S-Bahn in Richtung Wannsee und Potsdam verknüpft werden könnte.

Die Verlängerung der heutigen U3 nach Mexikoplatz ist daher im Flächennutzungsplan (FNP) des Landes Berlin enthalten. Sie geht auf alte Planungsüberlegungen zurück, die schon im Eröffnungsjahr des Bahnhofs Krumme Lanke im Gespräch waren und die zwischenzeitlich immer wieder aufgelebt sind.

Im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr ist diese Verlängerung jedoch weder bis 2025 noch als Langfristplanung enthalten, weil die bei einer Verlängerung zu erwartende relativ geringe Nachfrage auf dem Neubauabschnitt im Verhältnis zu den auch bei einer Führung im Einschnitt absehbaren hohen Investitionskosten bisher keinen volkswirtschaftlichen Nutzen erwarten ließ. Darüber hinaus wären die zusätzlichen laufenden Kosten für die BVG nicht unerheblich.

Die neue Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030 weist gegenüber der beim StEP Verkehr zugrunde gelegten Prognose Entwicklungstrends aus, die zu höheren Fahrgastpotenzialen für eine solche Streckenverlängerung führen könnten als bisher angenommen. Falls sich dies als belastbarer Trend bestätigen sollte, wäre eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme denkbar.

Vor diesem Hintergrund wird der Senat die Trasse für die Verlängerung der U3 im FNP zunächst weiter freihalten. Grundsätzlich stünde eine solche Maßnahme bezüglich der Finanzierung von Bau und Betrieb in Konkurrenz zu anderen Infrastrukturmaßnahmen, die im Maß-

nahmenprogramm des StEP Verkehr bzw. des Katalogs der Langfristmaßnahmen enthalten sind.

Berlin, den 24. Oktober 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus m 04. Nov. 2013)