

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 08. Mai 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Mai 2014) und **Antwort**

Karlshorst-Ost und Carlsgarten an den ÖPNV anschließen

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

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 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: Wie bewertet der Senat die Erreichbarkeit der neuen Wohngebiete in Karlshorst-Ost und Am Carlsgarten mit Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?

Frage 2: Sieht der Senat Handlungsbedarf für eine Neustrukturierung der Buslinie 296, um die neuen Wohngebiete adäquat anzubinden? Wenn ja, welche Veränderungen sind geplant?

Antwort zu 1. und 2.: Die neu entstandenen bzw. entstehenden Wohngebiete „Am Carlsgarten“ sowie am östlichen Rand des Ortsteils Karlshorst werden über den S-Bahnhof Karlshorst (S-Bahn-Linie S3) sowie die Haltestellen der Buslinie 296 im Bereich der Zwieseler Straße und Rheinstraße an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Aufgrund der räumlichen Lage dieser Wohngebiete am Randbereich der Siedlungsflächen- und der stellenweise nicht gegebenen Befahrbarkeit der umliegenden Wohngebietsstraßen für den Busverkehr weisen Teile der Wohngebiete größere Luftlinienentfernungen von bis zu rund 700 bzw. 900 m bis zur nächstgelegenen Haltestelle bzw. Bahnhof auf. Die in den aktuellen Eckpunkten des Nahverkehrsplanes des Landes Berlin vorgegebenen Erschließungsstandards sehen u. a. vor, dass eine Luftlinienentfernung von der Siedlungsfläche zur nächstgelegenen Haltestelle von maximal 400 m bei hoher Nutzungsdichte bzw. 500 m bei niedriger Nutzungsdichte für 96 % der Einwohnerinnen und Einwohner Berlins einzuhalten ist. Dies bedeutet aber auch, dass für einen Teil der Siedlungsflächen in Berlin größere Entfernungen

zur nächsten Haltestelle beispielsweise aufgrund der räumlichen Lage (z. B. umliegende Gewässer und Wälder, ungünstige Einbindung in die ÖPNV-Netzstruktur), straßenseitiger Einschränkungen aber auch aufgrund einer erwartbar sehr geringen Nachfrage akzeptiert werden können.

Die Einhaltung der Erschließungsstandards setzt somit auch entsprechende Siedlungs- und Verkehrsnetzstrukturen voraus. Investoren und Bezirke sind daher aufgefordert, bei der Planung und Realisierung von Gebieten die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine adäquate ÖPNV-Erschließung (u. a. Bauflächen möglichst innerhalb bestehender Einzugsbereiche des ÖPNV oder möglichst gute Integrierbarkeit in bestehende Netzstrukturen, Bereitstellung bustauglicher Straßenverbindungen) zu berücksichtigen. Andernfalls können die Erschließungsstandards im Einzelfall nicht oder nur unter unverhältnismäßig hohen Mehrkosten eingehalten werden.

In den benannten Wohngebieten kann der Toleranzwert von 500 m nur für einen Teil der Siedlungsfläche eingehalten werden. Das Wohngebiet „Am Carlsgarten“ weist im nordwestlichen Bereich der Anlage eine gute fußläufige Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Karlshorst auf. Im südöstlichen Randbereich der Wohnanlage treten jedoch größere Entfernungen zum S-Bahnhof auf, die Erschließungsvorgaben werden hier verfehlt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Busverkehr sind hier jedoch nicht vollständig gegeben. Zudem wäre aufgrund der isolierten räumlichen Lage des Wohngebiets zwischen Anlagen der Trabrennbahn, Bahnanlagen sowie Waldflächen für das Wohngebiet keine sinnvolle Integration in die bestehende ÖPNV-Netzstruktur möglich. Eine Stichfahrt des ÖPNV in das Wohngebiet würde beträchtliche Mehrkosten verursachen, jedoch aufgrund der geringen Bebauungsdichte nur sehr gering nachgefragt werden. In Anbetracht der infrastrukturellen Einschränkungen, der räumlichen Lage des Wohngebiets, dem großen Aufwand zur vollständigen Erschließung und der erwartbaren geringen Nachfrage sieht die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt somit für diesen Bereich derzeit keine Möglichkeit eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung einzurichten.

Die geplanten Siedlungsflächen im Bereich Karlshorst-Ost werden großteils bereits durch die Buslinie 296 entsprechend der Standards erschlossen. Im Zuge der ab dem 27.4.2014 umgesetzten Mehrleistungen, die mit den vom Abgeordnetenhaus bewilligten zusätzlichen Mitteln bei der BVG bestellt wurden, wurde die Linie 296 von Montag bis Freitag vormittags und nachmittags im Abschnitt zwischen U-Bahnhof Tierpark und S-Bahnhof Karlshorst auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet, um auf die zusätzliche Nachfrage der dort entstehenden neuen Wohnbebauung zu reagieren. Darüber hinaus wurde die Betriebszeit auf diesem Linienabschnitt an allen Wochentagen bis 23:00 Uhr ausgedehnt. Der Bebauungsschwerpunkt dieses Gebiets im Bereich der ehemaligen Kasernengebäude ist daher nach Einschätzung des Senats gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Bei Realisierung von Wohnbauvorhaben im südlichen Bereich des Gebiets bis zur Wiesengrundstraße würden jedoch teilweise größere Luftlinienentfernungen zur nächsten Haltestelle entstehen. Der Aufgabenträger wird daher gemeinsam mit der BVG die zukünftige Entwicklung im Wohngebiet vor dem Hintergrund der geplanten Neubauprojekte weiterhin beobachten. Bei entsprechendem Bedarf werden mögliche Angebotsanpassungen geprüft. Für eine Änderung des Linienwegs müssen jedoch die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Busverkehr vorliegen. Derzeit sind diese im umliegenden Straßennetz nicht vollständig gegeben.

Frage 3: Ist eine Verlängerung beziehungsweise Verlegung der Buslinien 296 und 396 umlaufneutral möglich, um eine gute Erschließung zu gewährleisten? Wenn nein, wie viel würde der Mehraufwand im Jahr kosten?

Antwort zu 3.: Die BVG teilt hierzu mit: „Eine Verlängerung bzw. Verlegung der Linien 296 und 396 ist umlaufneutral nicht möglich. Ein Mehraufwand kann derzeit nicht bestimmt werden, da wesentliche Parameter wie Streckenführung und Betriebszeit nicht bekannt sind.“

Frage 4: Wurde bei der Planung der neuen Wohngebiete und Anlage der Straßen eine spätere Einbindung eines Linienbusses, in Bezug auf Straßenbreite und Haltestellenanlagen, berücksichtigt?

Antwort zu 4.: Die Straßen zur Erschließung der neuen Wohngebiete gehören nicht zum übergeordneten Straßennetz von Berlin. Die Zuständigkeit für diese Straßen liegt beim Bezirk Lichtenberg. Zu den Details der Planung und Gestaltung dieser Straßen kann der Senat daher keine Aussage treffen.

Frage 5: Werden zusätzliche Fahrradabstellplätze am S-Bahnhof Karlshorst errichtet, um dem zu erwartenden Mehrbedarf gerecht zu werden?

Antwort zu 5.: Im Rahmen des Förderprogrammes zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Berliner S-Bahnhöfen wurden im Jahr 2013 an den östlichen Bahnhofszugängen in der Stolzenfelsstraße und Am Carlsgar-

ten 104 überdachte Fahrradabstellplätze errichtet. Mit der im Jahr 2003 hergestellten überdachten Anlage am westlichen Bahnhofszugang in der Stolzenfelsstraße (172 Fahrradabstellplätze) steht derzeit ein ausreichendes und attraktives Angebot zur Verfügung. Weitere erforderliche Bedarfsanpassungen an die künftigen Entwicklungen sind möglich und prüfbar.

Frage 6: Welche Kriterien, die für die Mehrbestellung von Verkehren im Rahmen der wachsenden Stadt für neue Wohngebiete gelten, liegen der Konzeption des Nahverkehrsplans zu Grunde?

Antwort zu 6.: Für das ÖPNV-Angebot für neue Wohngebiete gelten die gleichen Standards des Nahverkehrsplanes wie für bestehende Siedlungsflächen im Land Berlin. Im Hinblick auf die Mehrbestellung von Verkehren im Rahmen der wachsenden Stadt sind hierbei insbesondere die geltenden Erschließungs- sowie Kapazitätsstandards von Relevanz. Dies gilt sowohl bei einer merklichen Nachverdichtung im Bestand als auch für die Ausweisung von neuen Baugebieten. Hieraus resultiert zum einen der Bedarf für Taktverdichtungen im bestehenden Netz, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden bzw. zu verringern. Bei neuen Siedlungsflächen außerhalb des Einzugsbereiches des bestehenden ÖPNV-Angebotes entstehen zudem zusätzliche Erschließungsaufgaben, hierfür sind Anpassungen der Linienführung bzw. Betriebszeitausweitungen bei bisherigen Ergänzungsangeboten zu prüfen. Das Ziel der bereits umgesetzten und künftig geplanten Angebotsmaßnahmen im Rahmen der wachsenden Stadt ist es, die geltenden Erschließungs- und Kapazitätsstandards auch weiterhin stadtweit einzuhalten bzw. eine Verschlechterung bei deren Erfüllung zu vermeiden. Aufgrund der nur begrenzt verfügbaren finanziellen Mittel gilt hierbei weiterhin der allgemeine Planungsgrundsatz, dass das ÖPNV-Angebot der vorhandenen Fahrgastnachfrage möglichst gut entsprechen sollte, so dass die begrenzten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden. Dies bedeutet, dass prioritär Maßnahmen umgesetzt werden, von denen eine hohe Zahl an Fahrgästen profitiert. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass – wie oben dargestellt – beispielsweise aufgrund fehlender infrastruktureller Voraussetzungen nicht jedes neue Wohnbauvorhaben entsprechend der Standards angebunden werden kann. Aufgrund der begrenzten Mittel- und Fahrzeugverfügbarkeit können zudem nicht alle Linien und Zeiträume, zu denen Bedarf für zusätzliche Kapazitäten besteht, bei den zeitnahen Mehrbestellungen berücksichtigt werden.

Berlin, den 22. Mai 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Mai 2014)