

17. Wahlperiode**Schriftliche Anfrage****des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)**vom 04. April 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. April 2016) und **Antwort****Potsdamer Stammbahn oder Fahrradschnellweg?**

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

Frage 1: Welche Pläne verfolgt der Senat für den Fahrradrouテナusbau im Südwesten Berlins und für die Fahrrad-Verbindungen mit dem südwestlichen Umland (einschließlich Potsdam)?

Antwort zu 1: Im Rahmen des Projektes „EBikePendeln“ wurden im Südwestraum Berlins Korridore bestimmt, die für beschleunigte Radverkehrsverbindungen zwischen dem Brandenburger Umland und Berlin geeignet erscheinen. Das Ziel dabei ist, einen Teil der Pendlerströme vom Kfz- auf den Radverkehr verlagern zu können. In einer zweiten Stufe soll beispielhaft ein „Pedelec-Korridor“ zwischen der Gemeinde Kleinmachnow und dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf geschaffen werden. Hierfür sollen die Radverkehrsanlagen so ausgebaut werden, dass ein schneller Radverkehr mit ausreichend Platz zum gegenseitigen Überholen ermöglicht werden kann. Der sich derzeit in Planung befindliche „Pedelec-Korridor“ soll ab der Landesgrenze zu Kleinmachnow über die Berlepschstraße, durch eine Grünanlage und weiter über die Lindenthaler und Argentinische Allee verlaufen. Neben dem Ausbau der Radverkehrsanlagen sollen an den ÖPNV-Haltepunkten Wannsee, Mexikoplatz, Zehlendorf und Krumme Lanke die vorhandenen Kapazitäten an Fahrrad-Abstellanlagen neu geordnet und erhöht sowie durch witterungsgeschützte und verschleißbare Abstellanlagen für hochwertige Fahrräder bzw. Pedelegs ergänzt werden.

Frage 2: Wurde oder wird eine Studie für einen Fahrrad-Schnellweg auf der Trasse der Potsdamer Stammbahn in Auftrag gegeben? Was kostet die Studie, in welchem Stadium befindet sie sich, wann soll das Ergebnis vorliegen? Welche Randbedingungen hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn sind enthalten?

Antwort zu 2: Es ist derzeit geplant, im Rahmen eines ausgeschriebenen Dienstleistungsauftrags das Potenzial und die Machbarkeit von verschiedenen Trassen bzw. Korridoren bezüglich der Umsetzung einer Radschnellverbindung zu untersuchen. Bei der Trassen- und Korridorfindung wird das gesamte Berliner Stadtgebiet betrachtet. Derzeitig stillgelegte bzw. nicht aktive Bahntrassen, wie auch die Potsdamer Stammbahn, werden ebenso bei der Suche miteinbezogen. Dabei sollen verschiedene Randbedingungen sowie unterschiedliche Planungs- und Entwicklungs-Szenarien in den Betrachtungen berücksichtigt werden. Da die Ausschreibungsfrist und damit die Vergabe derzeit noch nicht abgeschlossen sind, können derzeit auch noch keine konkreten (Kosten-)Angaben erfolgen. Es wird erwartet, dass ein entsprechender Auftragnehmer bis Mitte des zweiten Quartals 2016 gefunden wird und dann mit den Untersuchungen starten kann. Die Dienstleistung soll bis Ende 2017 erbracht werden, erste Ergebnisse werden bereits Ende des Jahres 2016 erwartet.

Frage 3: Will der Senat angesichts des enormen Bevölkerungswachstums (vier Millionen Einwohner in vielleicht schon vier Jahren in Berlin, eine Million Einwohner im Umland) den schnellen Ausbau von Schienenstrecken forcieren, gegebenenfalls wie?

Antwort zu 3: Das ÖPNV-Angebot der letzten drei Jahre ist bereits aufgrund von Ausweitungen des Angebots mit der Stadt gewachsen. Auch in den nächsten Jahren ist das Land gut aufgestellt, um mehr Leistungen bei den Verkehrsunternehmen zu bestellen. Hierfür sind Haushaltsmittel für Mehrleistungen in den Haushaltsplanungen bis 2017 abgesichert. Dies ist eine wesentliche Basis, um das bestehende ÖV-Angebot attraktiv zu erhalten und weiter zu entwickeln. Hinsichtlich der Erweiterung der Infrastruktur werden klare Schwerpunktsetzungen erfolgen, orientiert an den derzeitigen Erschließungsdefiziten, den künftigen Aufkommensschwerpunkten bspw. auch des Wohnungsneubaus und in Abhängigkeit von den Finanzmitteln – auch des Landes. Dies wird u. a. eine Frage der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr sein.

Hinsichtlich der Vorbereitung der Entscheidungen haben der Senat und die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bereits beschlossen, auch diesen Bereich gerade vor dem Hintergrund der künftigen Wohnungsbauvorhaben personell zu verstärken. Hinsichtlich der Umsetzung der Baumaßnahmen sind die jeweiligen Vorhabenträger in der Verantwortung einer stringenten Umsetzung der Vorhaben. Bei den Straßenbahnvorhaben sind zur Sicherstellung einer zügigen Umsetzung der bereits verkehrspolitisch verabschiedeten Vorhaben und beauftragten Vorhaben entsprechende Steuerungsrunden und Abstimmungsprozesse zwischen Senat und BVG überprüft und neu aufgestellt worden.

Es gibt auch äußere Umstände, die hinsichtlich der zügigen Realisierbarkeit weiterer Maßnahmen derzeit noch Unsicherheiten bedeuten. So ist das Thema künftige Finanzmittel für den ÖPNV (Stichworte Regionalisierungsmittel und Entflechtungsgesetz) noch nicht abschließend geklärt, gleiches gilt für das 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Der Senat setzt sich deshalb an den diversen Stellen für die Thematik und die verlässliche Finanzierung des ÖV ein.

Frage 4: Welches Ergebnis ergab die Prüfung der Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecke Zehlendorf – Düppel-Kleinmachnow im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr (vgl. Kleine Anfrage 16-13985, Antwort vom 08. Februar 2010)?

Antwort zu 4: In der Schriftlichen Anfrage 16-13985 heißt es: „Die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecke Zehlendorf - Düppel-Kleinmachnow ist Bestandteil der zu prüfenden Vorhaben im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr).“ und „Basierend auf der Gesamtverkehrsprognose 2025 und den Arbeiten zur Wirkungsschätzung im Rahmen der Fortschreibung des StEP Verkehr wird eine Potenzialabschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens als Entscheidungsgrundlage für oder gegen eine tiefer gehende Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeitet.“. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist die Maßnahme „Wiederaufbau Zehlendorf - Düppel-Kleinmachnow mit Wiederaufbau der Bahnhöfe Zehlendorf Süd und Düppel-Kleinmachnow (als Alternative zur Potsdamer Stammbahn)“ schlussendlich in den Langfristmaßnahmen eingestuft, d. h. nicht im Horizont bis 2025. Eine detailliertere Überprüfung ist vor dem Hintergrund der seinerzeitigen Erkenntnisse sowie der Festlegungen des Brandenburger Landesnahverkehrsplans bzgl. des Infrastrukturausbaus nicht erfolgt.

Derzeit werden sehr systematisch für die gesamte Region bzw. für Brandenburg im Auftrag des VBB in der Korridorstudie untersucht, welche angebotsseitigen und daraus abgeleitet infrastrukturellen Maßnahmen für die Wachsende Region erforderlich werden können. Hieraus wird sich eine Vielzahl von Maßnahmen ableiten lassen, so dass die Länder Berlin und Brandenburg darauf aufbauende Entscheidungen für vertiefte Untersuchungen treffen werden.

Frage 5: Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für einen Fuß-/Radweg auf der Trasse der Potsdamer Stammbahn im Bereich der sogenannten Schöneberger Schleife?

Antwort zu 5: Bei dem Projekt im Bereich der Schöneberger Schleife handelt es sich um ein Bezirksprojekt, weshalb auch dort die Planungen erfolgen. Baumaßnahmen haben dort noch nicht begonnen, da noch grundlegende Abstimmungen zwischen der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erfolgen müssen. Sobald diese vollzogen sind, werden die Planungen fortgesetzt und darauffolgende Baumaßnahmen in die Wege geleitet.

Frage 6: Für welche anderen Bahnstrecken laufen Untersuchungen zur Umnutzung, z. B. für Fuß-/Radwege?

Antwort zu 6: Derzeit laufen keine expliziten Untersuchungen für die Umnutzung anderer Bahnstrecken z. B. als Fuß- und/oder Radwege. Es wird zusätzlich auf die o. g. Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Berlin, den 16. April 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Apr. 2016)