

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bettina Domer (SPD)**

vom 15. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2021)

zum Thema:

**Spandau wird verkehrlich abgekoppelt? Keine Verlängerung der Siemensbahn bis nach Hakenfelde möglich? Was machen die Straßenbahnplanungen?**

und **Antwort** vom 28. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jun. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina Domer (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27952**  
**vom 15.06.2021**  
**über Spandau wird verkehrlich abgekoppelt? Keine Verlängerung der Siemensbahn**  
**bis nach Hakenfelde möglich? Was machen die Straßenbahnplanungen?**

---

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die verkehrliche Anbindung von Spandau mittels schienen- und trassengebundenen ÖPNV-Angeboten aktuell?

Antwort zu 1:

Der Bezirk Spandau ist mit mehreren Linien im Eisenbahnregionalverkehr sowie mit den S-Bahn-Linien S3 und S9 und der U-Bahn-Linie U7 in das Nahverkehrsnetz eingebunden. An der Bezirksgrenze liegt zudem der Endbahnhof Ruhleben der U-Bahn-Linie U2. Im Eisenbahnregionalverkehr bestehen Verbindungen auf die Stadtbahn und in Richtung Jungfernheide/Gesundbrunnen/Nord-Süd-Tunnel. Auf allen Achsen besteht ein dichtes Fahrtenangebot. Im Eisenbahnregionalverkehr bestehen auf den beiden Achsen im Tagesverkehr jeweils mehrere Fahrtmöglichkeiten pro Stunde, auf der S-Bahn und der U2 ein 10-Minuten-Takt und auf der U7 ein 5-Minuten-Takt. Die Anbindung des Bezirks an die Innenstadt beurteilt der Senat daher als qualitativ und quantitativ hochwertig.

Innerhalb Spandaus wird mit Ausnahme der U7 der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weitgehend von Buslinien erbracht, die in mehreren Relationen inzwischen an ihre Kapazitätsgrenzen kommen, insbesondere in der Verbindung zwischen der Spandauer Innenstadt und den Großwohnsiedlungen Falkenhagener Feld und Heerstraße sowie in der Anbindung des Spandauer Nordens und der Wasserstadt. Für die absehbare künftige verkehrliche Entwicklung wird dies im Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP) als nicht ausreichend bewertet (vergleiche Abbildung 52 im NVP: „Nachfrageprognose im Busnetz in Abgleich mit den Systemgrenzen“. Der zum NVP gehörige aktuelle ÖPNV-Bedarfsplan benennt daher in diesen Relationen mehrere Ausbauprojekte für schienengebundene ÖPNV-Angebote.

Frage 2:

Welche Fragen, Aussagen, Feststellungen und Bewertungen hat die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn bis nach Hakenfelde getroffen? (Bitte konkrete bauliche und verkehrliche Bewertungen, Zahlen, Risiken, Chancen und Kostenschätzungen sowie Handlungsempfehlungen aus dem Gutachten darlegen)

Antwort zu 2:

In der Machbarkeitsuntersuchung wurden Realisierungsmöglichkeiten für die Verlängerung der Siemensbahn aufgezeigt. Es wurden drei Trassenkorridore (siehe Antwort zu Frage 4) und ihre bauliche Machbarkeit untersucht. Hierzu wurden auch Umwelt- und Naturschutzaspekte, Denkmalschutz, Altlasten und geplante und vorhandene Bebauungen untersucht. Es werden grundsätzliche Herausforderungen bei dem Bau der S-Bahn-Strecke aufgezeigt, wie z.B. eine Havelquerung, Altlasten im Bereich westlich der Insel Gartenfeld, Grundwasserstände etc. Zudem sind technologische Vorschläge, wie z.B. die Möglichkeiten der Havelquerung in der Untersuchung aufgeführt. Bei einer Fortsetzung der Planungen sind hier tiefere Untersuchungen durchzuführen, um die genauen Möglichkeiten und Risiken auszuarbeiten.

Für die Verlängerung der Siemensbahn kommen je nach Trassenkorridor verschiedene Bautechnologien in Betracht (bei unterirdischer Trasse offene Bauweise oder Tunnelbohrmaschine), wobei die Kosten des Baus einer Trasse mit Tunnelbohrmaschine höher liegen.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die Frage der Verlängerung der Siemensbahn bis nach Hakenfelde? (Insbesondere die Fragen, welche Kosten damit verbunden sind und welche Entlastungswirkung die Verlängerung für die gesamte Spandauer Verkehrsinfrastruktur haben wird)

Antwort zu 3:

Die Verlängerung der Siemensbahn wird grundsätzlich positiv gesehen, da der Bereich der Insel Gartenfeld, Wasserstadt Oberhavel und Hakenfelde bisher nicht durch einen schienengebunden ÖPNV angebunden ist. Aus der Machbarkeitsstudie allein sind jedoch noch keine ausreichenden Schlüsse für eine Entscheidung zur Verlängerung zu ziehen. Dazu sind weitere Betrachtungen für die S-Bahn-Verlängerung sowie ergänzender bzw. alternativer Verkehrsmittel – insbesondere der Straßenbahn - in diesem Bereich erforderlich (siehe Antwort zu Frage 6).

Frage 4:

Wird der Senat die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn und alle weiteren damit zusammenhängenden Machbarkeitsstudien zur verkehrlichen Infrastruktur in Spandau veröffentlichen?

Antwort zu 4:

Im Rahmen der i2030-Kommunikation ist eine Veröffentlichung der relevanten Inhalte vorgesehen.

Frage 5

Wann entscheidet der Senat über die Verlängerung der Siemensbahn?

Frage 6:

Ist es zutreffend, dass der Senat erst Ende 2022 über eine Verlängerung der Siemensbahn entscheiden wird, wie es Medien berichteten? (Bitte die Gründe hierfür nennen und in Relation zur verkehrlich aktuell sehr belastenden Situation im Norden von Spandau setzen)

Antwort zu 5 und 6:

Eine Entscheidung für die weiteren Planungen hinsichtlich einer Verlängerung der Siemensbahn kann erst im Kontext der Untersuchungsergebnisse für die Straßenbahnverbindung im Korridor zwischen Urban Tech Republic und Rathaus Spandau getroffen werden (siehe Antwort zu Frage 3). Erst diese Ergebnisse ermöglichen eine ausgewogene Abwägung hinsichtlich der zu realisierenden Verkehrsmittel. Die Untersuchungsergebnisse sollen voraussichtlich Mitte 2022 vorliegen.

Frage 7:

Wie ist der Stand der Planungen und Mittelausgabe für die Straßenbahnplanungen in Spandau? (Bitte aktuelle Planungen, ausgeschriebene Planungsleistungen, aufgewendete Mittel, eingeplante Mittel und bisherige Kostenschätzungen sowie Planungsstand zum Straßenbahnbetriebshof UTR sowie aktuelle Planungs- und Zielzeiten benennen)

Antwort zu 7:

Der ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 (NVP) sieht für Spandau drei Straßenbahnstrecken vor:

a) Paulsternstraße – Gartenfeld – Rathaus Spandau.

Die Grundlagenermittlung mit den Bestandteilen Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde ausgeschrieben. Hier läuft aktuell der Vergabeprozess. Die Bearbeitung ist für den Zeitraum 2021/22 vorgesehen. Bislang sind keine Mittel abgeflossen. Aufgrund des laufenden Vergabeverfahrens sind keine Angaben zu Kostenschätzungen möglich. Nach gegenwärtigem Stand wird angestrebt, die Strecke 2032 in Betrieb zu nehmen.

b) Rathaus Spandau – Heerstraße Nord.

Der NVP sieht diese Strecke als vordringlichen Bedarf mit geplanter Inbetriebnahme 2029 vor. Der NVP gibt vor, einen Systementscheid hinsichtlich einer möglichen Verlängerung der U-Bahn-Linie U7 auf der genannten Strecke durchzuführen. Hierzu hat die BVG eine Machbarkeitsstudie vorgelegt. Der Senat hat im April 2021 vereinbart, weitere, detailliertere Untersuchungen zur U-Bahn durchzuführen. Für die Untersuchungen zur Straßenbahn sind noch keine Mittel eingeplant.

c) Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld.

Der NVP sieht diese Strecke als vordringlichen Bedarf mit geplanter Inbetriebnahme 2035 vor. Aufgrund der Langfristigkeit des Vorhabens haben hier noch keine Planungsaktivitäten stattgefunden.

Im Bereich der Urban Tech Republic wird gemäß den Vorgaben des NVP ein Standort für einen Straßenbahnbetriebshof geplant. Als wichtiger infrastruktureller Baustein für die

beabsichtigte Straßenbahnnetzerweiterung in die Northwest-Bezirke und aus Gründen der verkehrlichen Daseinsvorsorge ist die Fläche für den Straßenbahnbetriebshof in den Bebauungsplan 12-51 als Planungsziel aufgenommen worden. Dieser Bebauungsplan befindet sich im Aufstellungsverfahren und wird im IV. Quartal 2021 die förmliche Behördenbeteiligung durchlaufen. Nach dem Beschluss über den Bebauungsplan wird der Standort nachrichtlich in den Flächennutzungsplan (FNP) übernommen.

Frage 8:

Wie ist der aktuelle Planungsstand zu den Modellvorhaben zur Erprobung für elektrische Oberleitungsbusse in Staaken und in Gatow? (Bitte Ursachen für die voraussichtlichen Verzögerungen darlegen)

Antwort zu 8:

Die BVG ist im Dezember 2019 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt worden, die Planung der Infrastruktur für die Implementierung der Streckenladung mit Batterie-Oberleitungsbussen auf den Linien M32, M49, X49 und X34 durchzuführen. Die BVG hat die Erarbeitung des Betriebskonzepts für die Einführung dieser Technologie in Berlin-Spandau einschl. Einsatz von Doppelgelenkbussen für die Linie M32 abgeschlossen und bereitet derzeit eine Ausschreibung für die Durchführung einer Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor.

Der Start der Vorplanung hat sich insbesondere im Corona-Jahr 2020 gegenüber der ursprünglichen Abschätzung im NVP verzögert; das gesamte Jahr war zudem aufgrund der Verhandlungen zum neuen BVG-Verkehrsvertrag 2020-2035 durch eine sehr hohe Arbeitslast geprägt. Grundsätzlich ist anzumerken, dass es nicht lediglich um eine Erprobung, sondern um die Umsetzung der ersten Streckenladertrasse geht, bei der die Zeitbedarfe für die Planungs-, Genehmigungs- und Bauphasen mit Unsicherheiten verbunden sind, da diese Planung von Oberleitungsinfrastrukturen für den Omnibusverkehr die erste seit Jahrzehnten in Berlin ist. Die Inbetriebnahme der ersten Strecke ist nach aktuellem Stand für 2025 vorgesehen.

Berlin, den 28.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz