Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 28 609
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)

vom 23. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. September 2021)

zum Thema:

Steigende Zahl von Pendlern durch Reinickendorf — Fehlanzeige bei Schaffung neuer P&R Bahnhöfe im Umland?!

und **Antwort** vom 04. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Okt. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28609
vom 23. September 2021
über Steigende Zahl von Pendlern durch Reinickendorf — Fehlanzeige bei Schaffung neuer P&R Bahnhöfe im Umland?!

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

Vorbemerkung der Verwaltung
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Autobahn GmbH des Bundes, den Bezirk Reinickendorf sowie die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Maßnahmen sind beim Straßennetz für die kommenden 5 Jahre geplant, um die Kapazität und/oder die Geschwindigkeit des Pendelns durch den Bezirk Reinickendorf zu erhöhen?

Antwort zu 1:

Der Senat setzt auf den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die Schaffung alternativer Angebote.

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:
„Seitens des Bezirksamtes Reinickendorf sind keine Straßenbaumaßnahmen geplant, die die Kapazität oder Geschwindigkeit des Pendlerverkehrs erhöhen."

Bzgl. Maßnahmen an Bundesautobahnen teilt die Autobahn GmbH des Bundes mit:
„Die Autobahn GmbH Niederlassung Nordost hat keine Maßnahmen für die kommenden fünf Jahre im Bezirk Reinickendorf vorgesehen, die kapazitätserhöhend wirken."

Frage 2:

Welche Maßnahmen sind für diesen Zeitraum bei der S-Bahn geplant zur Erschließung des nördlichen Umland Berlins?

Antwort zu 2:

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Taktverdichtungen bzw. Infrastruktur-erweiterungen bei der S-Bahn im Umland von Berlin gemäß territorialer Zuständigkeit durch das Land Brandenburg federführend zu prüfen, zu planen und zu finanzieren wären.

Im Rahmen des Projektes i2030 untersuchen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg notwendige infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen im S-Bahn und Regionalverkehrsnetz der Hauptstadtregion als Grundlage für verbesserte Schienenverkehrsangebote zwischen Berlin und Brandenburg. Im Rahmen dieses Projektes werden u.a. bei der S-Bahn im nördlichen Umland von Berlin eine Streckenverlängerung nach Velten sowie ein zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecken nach Oranienburg und Bernau - der Voraussetzung für Taktverdichtungen wäre - geprüft. Weiterhin soll auch der Prignitz-Express (RE6 und RB55) wieder über die Kremmener Bahn nach Berlin-Gesundbrunnen geführt werden. Hierdurch ergeben sich kürzere Fahrzeiten von Zielen in Brandenburg ins Berliner Zentrum. In diesem Zusammenhang soll auch der innerberliner Abschnitt der S25 von Tegel Richtung Zentrum auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Für die Taktverdichtung der S25 ist ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts zwischen den Bahnhöfen Schönholz und Tegel erforderlich. Bis zum Jahr 2027 sollen bereits die Bahnsteige der bestehenden Bahnhöfe auf diesem Abschnitt verlängert werden, sodass dort zukünftig 8-Wagen-Züge verkehren und damit die Platzkapazitäten erhöht werden können. Die laufenden Untersuchungen in i2030 werden durch regelmäßige Gespräche (Projektarbeitskreis, Projektarbeitsgruppe, Lenkungskreis) der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG begleitet. In Anbetracht der komplexen und umfassenden Planungs- und Realisierungsschritte ist eine Realisierung der genannten Vorhaben jedoch nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erwarten.

Weiterhin wird auch die vorgesehene Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), der sog. Heidekrautbahn neue Fahrgäste anziehen, was zu einer Reduzierung der Kfz-Fahrten auch im Stadtbezirk Reinickendorf und in die Brandenburger Schorfheide führen wird. Die ersten Bauarbeiten haben hier bereits begonnen (Bahnhof Wilhelmsruh), für die übrige Strecke läuft aktuell die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Einreichung der Planfeststellung für die gesamte Strecke erfolgt voraussichtlich im Oktober 2021. Die Inbetriebnahme ist aktuell für Ende 2024 geplant.

Für Oranienburg ist zudem vorgesehen, ab Ende 2022 neben dem RE5 und der RB12 eine dritte stündliche Regionalbahnlinie nach Berlin einzuführen. Die Linie wird von Oranienburg mit Halten in Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide aufgrund der zur Verfügung stehenden Schienenwegskapazität zunächst nach BER Terminal 5 geführt. Nach Abschluss des notwendigen Infrastrukturausbaus der Flughafenanbindung durch die DB Netz AG (Inbetriebnahme Dresdner Bahn) ab Ende 2025 wird die Linie von Ostkreuz und Schöneweide kommend nach BER Terminal 1+2 und weiter nach Ludwigsfelde verkehren.

Frage 3:

Wie viele zusätzliche Fahrzeuge kommen in dieser Zeit in den Einsatz?

Antwort zu 3:

Für das S-Bahn-Teilnetz Ring/Süd-Ost werden insgesamt 382 neue S-Bahn-Wagen (85 4-Wagen-Züge und 21 2-Wagen-Züge) durch die S-Bahn Berlin GmbH beschafft, die gestaffelt in den Jahren 2021 bis 2023 in den Linieneinsatz gelangen. Mit dem Zulauf der Neufahrzeuge können neben dem Ersatz altersbedingt ausscheidender S-Bahn-Fahrzeuge auch zusätzliche Kapazitäten angeboten werden. Die Baureihe 485 (umfasst derzeit 78 2-Wagen-Züge) geht in den kommenden beiden Jahren außer Betrieb. Für die Baureihe 480 streben die Länder und die S-Bahn Berlin GmbH einen Weiterbetrieb von 65 2-Wagen-Zügen über das Jahr 2023 hinaus an, sodass diese für Leistungserweiterungen genutzt werden können. Hierfür ist eine Serienausrüstung der Fahrzeuge mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem für die Berliner S-Bahn (ZBS) und die entsprechende Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erforderlich.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind in diesem Zeitraum bei der BVG im Bereich Reinickendorf geplant?

Antwort zu 4:

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird die Expressbuslinie X21 aus dem Märkischen Viertel mit allen Fahrten vom U-Bahnhof Jakob-Kaiser-Platz bis zum Bahnhof Jungfernheide verlängert, sodass Pendlerinnen und Pendler aus Reinickendorf zukünftig schnell und direkt die Ringbahn der Berliner S-Bahn am Bahnhof Jungfernheide sowie den dortigen Regionalverkehr erreichen können. Ein Umstieg am U-Bahnhof Jakob-Kaiser-Platz ist nicht mehr nötig. Zudem werden die Betriebszeiten auf den Linien 326 (Ringlinie S-Bahnhof Hermsdorf > Veltheimstr./Schildower Str. > S-Bahnhof Hermsdorf) und 327 (U-Bahnhof Leopoldplatz <> S-Bahnhof Schönholz) ausgeweitet (u.a. Einführung des Sonntagsverkehrs).

Bei der U-Bahn wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 auf der Linie U8 der bisherige Ferienfahrplan aufgehoben. Dies bedeutet in allen Ferien eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit auf einen 5-Minuten-Takt im Abschnitt S- und U-Bahnhof Wittenau bis U-Bahnhof Paracelsus-Bad. Außerdem erfolgt bei der Linie U6 die Rücknahme des fahrzeugbedingten Stabilisierungsfahrplans. Dies bedeutet eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit auf der ganzen Linie auf einen 4 2/3-Minuten-Takt (nicht in den Ferien). Ab April 2022 kommt es jedoch zu baubedingten Einschränkungen auf der Linie U6 (siehe unten).

Entsprechend der Schwerpunktthemen des Nahverkehrsplans 2019-2023 sind weitere Angebotsmaßnahmen für die Folgejahre in Planung. Im Rahmen des jährlichen Fahrplanbestellprozesses bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) werden die Planungen in Abhängigkeit der nachfrageseitigen Entwicklungen weiter konkretisiert und bei verkehrlichem Bedarf entsprechend ergänzt. Die Bezirke werden im Rahmen des Prozesses zur mittelfristigen Angebotsplanung, der mit dem neuen BVG-Verkehrsvertrag eingeführt wurde, über jährliche Klausuren zur Angebotsentwicklung beteiligt und frühzeitig in die Planung künftiger Angebotsmaßnahmen eingebunden.

Die BVG plant auf der Linie U6 die grundhafte Erneuerung des im Bezirk Reinickendorf verlaufenden Streckenabschnitts zwischen den U-Bahnhöfen Kurt-Schumacher-Platz und Borsigwerke (Dammstrecke). Nach einer über 60-jährigen Nutzungsdauer der Strecke sind die Gleis- und Kabelanlagen verschlissen bzw. abgängig und müssen daher grundhaft erneuert werden. Mit der Dammsanierung wird die langfristige Lagestabilität des Damms sowie der Kabel- und Gleisanlagen und damit letztlich der dauerhafte Betrieb der U6 bis nach Alt-Tegel gesichert. In diesem Zusammenhang wird auch der U-Bahnhof Holzhauser Straße barrierefrei ausgebaut. Zeitgleich, aber als gesondertes Vorhaben, soll auch der barrierefreie Ausbau des U-Bahnhofs Borsigwerke erfolgen. Die Dammsanierung einschließlich des Brückenneubaus über die Seidelstraße erfordert während des Bauzeitraums eine Vollsperrung der U6 zwischen Alt-Tegel und Kurt-Schumacher-Platz; ein Schienenersatzverkehr wird eingerichtet. Die Baumaßnahme soll im April 2022 begonnen und voraussichtlich im Frühjahr 2024 abgeschlossen werden.

Frage 5:

Welche sind die 5 wichtigsten Straßen für die Verbindung zwischen Berlin-Reinickendorf und Brandenburg (mit dem höchsten Kfz-Verkehrsaufkommen; ohne BAB)?

Antwort zu 5:

Die Verkehrsmengen im Hauptstraßennetz können den Verkehrmengenkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) entnommen werden: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/.

Frage 6:

Welche Maßnahmen sind bei diesen Hauptverkehrsstraßen geplant, um die Kapazität und/oder die Geschwindigkeit des Pendelns zu erhöhen?

Antwort zu 6:

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:
„Seitens des Bezirksamtes sind an diesen Straßen keine Kapazitätserweiterungen geplant. Die B96 (anbaufreie Strecke), Oranienburger Chaussee zwischen Schwarzkittelweg und Landesgrenze, liegt in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH. Ob für diesen Abschnitt Planungen vorliegen, ist nicht bekannt.

In den vergangenen Jahren wurden an den Kreuzungen der B96 Berliner Straße / Hermsdorfer Damm und Berliner Straße / Burgfrauenstraße Fahrbahnmarkierungen vorgenommen, um links und rechts Abbiegespuren einzurichten und so den Abfluss im Kreuzungsbereich zu verbessern.“

Frage 7:

Auf welcher dieser Straßen in Reinickendorf gibt es
a) zu welcher Uhrzeit,
b) in welcher Richtung (stadteinwärts/stadtauswärts),
c) auf welchem Teilabschnitt
eine „grüne Welle“?

Frage 8:

Auf welcher/n dieser 5 Straßen gibt es an welchen Stellen eine Vorrangschaltung für die BVG Busse?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

Die beiden grenzüberschreitenden Straßen Oranienburger Chaussee und Berliner Straße können in einem zu betrachteten Streckenzug zusammengefasst werden. Eine Besonderheit des Streckenzuges der B96 ist, dass sich zwischen der nördlichsten Lichtsignalanlage (LSA) Oranienburger Chaussee / Rauentaler Straße - Zeltinger Straße und der nächsten LSA Berliner Straße / Veltheimstraße - Burgfrauenstraße in Berliner Zuständigkeit der LSA-Doppelknotenpunkt Schönfließer Straße (L30) und Hauptstraße (K6501) in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg befindet.

Die Anlage Oranienburger Chaussee / Rauentaler Straße - Zeltinger Straße wird als Sofort-Anforderungsanlage betrieben. Das bedeutet, dass diese Anlage ohne Anforderung von Fahrzeugen aus der Nebenrichtung oder querenden Fußverkehr in Dauergrün für die Koordinierungsstrecke steht.

Von der LSA Berliner Straße / Veltheimstraße - Burgfrauenstraße bis zur LSA Oranienburger Straße (Göschenplatz) besteht grundsätzlich ein koordinierter Betrieb in beiden Fahrtrichtungen und zu allen Tageszeiten.

Die beiden Anlagen Göschenplatz und Oranienburger Straße / Wittenauer Straße werden derzeit noch mit einer Festzeitsteuerung betrieben. Die geplanten verkehrsabhängigen Steuerungen, inklusive Busbeschleunigung, sollen noch in diesem Jahr in Betrieb gehen.

Die dritte wichtige Verbindungsstraße zwischen Berlin-Reinickendorf und Brandenburg ist die Ruppiner Chaussee. Das Bezirksamt unterhält zurzeit mehrere Straßenbaumaßnahmen im Bezirk Reinickendorf. Die Maßnahme „Neubau Hennigsdorfer Straße von Heiligenseestraße bis Ruppiner Chaussee in Berlin-Heiligensee, Ortsteil Heiligensee“ hat Einfluss auf diesen zu betrachtenden Straßenzug. Aktuell werden drei von den fünf LSA auf Grund der Baumaßnahmen nur provisorisch betrieben. Lediglich die LSA Ruppiner Chaussee (Kiefheider Weg) und die LSA Ruppiner Chaussee (Erich-Anger-Weg) laufen weiterhin mit verkehrsabhängiger Steuerung. Beide Anlagen sind Querungsanlagen für zu Fuß Gehende und verfügen über keine Busbeeinflussung.

Frage 9:

Hält der Senat die geplanten Maßnahmen bei BVG und S-Bahn für ausreichend, um die aus dem Umland nach Berlin fahrenden Menschen für den ÖPNV zu begeistern und so von der Benutzung des eigenen Kfz abzubringen?

Antwort zu 9:

Die unter Antworten zu 3. und 4. genannten Maßnahmen werden die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter erhöhen und somit auch für Nutzerinnen und Nutzer eines eigenen Kfz einen stärkeren Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bilden.

Frage 10:

Wie stellt sich der Senat zu der Forderung, entlang der Bahntrassen in Brandenburg zusätzliche reine P&R Bahnhöfe (z.B. in Mühlenbeck) zu errichten? (Die Pendler könnten dann ihre Autos an zentralen Parkplätzen abstellen und dann mit einem 10 Minuten Takt nach Berlin hineinfahren).

Antwort zu 10:

Der Senat vertritt die Auffassung, dass Park and Ride-Anlagen (P+R) nur an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten für eine wesentliche Entlastung im Straßenverkehr sorgen und die Auslastung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) optimieren. Daher steht das Land Berlin in engem Austausch mit dem Land Brandenburg bzgl. eines gemeinsamen Vorgehens im Berliner Umland.

Siehe hierzu u.a. auch die Antworten zu den Schriftlichen Anfragen Nr. 18/27127 vom 25. März 2021, Nr. 18/23236 vom 22. April 2020, Nr. 18/23503 vom 15. Mai 2020, Nr. 18/23622 vom 28. Mai 2020 und Nr. 18/24970 vom 17. September 2020.

Frage 11:

Wie ist die Auslastung der durch Reinickendorf fahrenden S-Bahnen während des Berufsverkehrs?

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu mit:
„Zuletzt wurde für das Jahr 2018 eine umfassende Zählung der Reisenden durch die Länder Berlin und Brandenburg bei der S-Bahn Berlin GmbH in Auftrag gegeben. Auf dieser Basis stellt sich während der werktäglichen Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 9 Uhr bzw. 14 bis 19 Uhr die Auslastung der in den in Reinickendorf verkehrenden S-Bahn-Linien S1, S25 und S26 im jeweiligen Streckenabschnitt der Stationen Schönholz (S1, S25, S26), Alt-Reinickendorf (S25), Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik (S25), Eichborndamm (S25), Tegel (S25), Schulzendorf (S25), Heiligensee (S25), Wilhelmsruh (S1, S26), Wittenau (S1, S26), Waidmannslust (S1, S26), Hermsdorf (S1), Frohnau (S1) durchschnittlich wie folgt dar:

Betrachtung	mittlere Sitzplatzauslastung je Stunde in %	mittlere Sitz- und Stehplatzauslastung je Stunde in %
Nord-Süd / 6-9 Uhr und 14-19 Uhr	65	21
Nord-Süd Max / 7-8 Uhr	106	34
Nord-Süd Min / 18-19 Uhr	41	13
Süd-Nord / 6-9 Uhr und 14-19 Uhr	54	17
Süd-Nord Max / 16-17 Uhr	90	29
Süd-Nord Min / 6-7 Uhr	28	9

Aufgrund der seit 2020 herrschenden Corona-Pandemie ging auch bei der Berliner S-Bahn die Zahl der Fahrgäste zurück; auf Basis von stichprobenartigen Schätzungen zeigt sich, dass die aktuelle Nachfrage in der Hauptverkehrszeit bereits wieder 80 % der Vor-Corona-Nachfrage erreicht.“

Ergänzend ist mitzuteilen, dass die dargestellte Sitzplatzauslastung auf einer Gegenüberstellung der erhobenen Fahrgastzahl mit den fahrzeugseitigen Sitzplatzkapazitäten basiert, daher sind hier auch Auslastungswerte über 100 % möglich. Bei den angegebenen Auslastungswerten handelt es sich zudem um mittlere Auslastungen pro Stunde und eine durchschnittliche Betrachtung mehrerer Streckenabschnitte. Es ist daher davon auszugehen, dass sich bei einzelnen Fahrten auch höhere Auslastungswerte ergeben.

Berlin, den 04.10.2021

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz