Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 12 503
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 16. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Oktober 2017)

zum Thema:

Verkürzung der S75 durch den Senat gewollt? Höhenschönhausen nicht abhängen!

und **Antwort** vom 30. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Nov. 2017)

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 Danny Freymark (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12503
vom 16. Oktober 2017
über Verkürzung der S75 durch den Senat gewollt? Höhenschönhausen nicht abhängen!

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

Frage 1:
Wie bewertet der Senat die Anbindung des Ortsteils Hohenschönhausens, insbesondere Neu-Hohenschönhausens an das Netz des ÖPNV´s derzeit?

Antwort zu 1.:
Der Ortsteil Neu-Hohenschönhausen wird über Angebote des S-Bahn- und Regionalverkehrs sowie über mehrere Metrostraßenbahnlinien sowie Buslinien entsprechend der Zugangsstandards des Nahverkehrsplanes (NVP) des Landes Berlin erschlossen und angebunden. Die ÖPNV-Anbindung wird dementsprechend als gut bewertet.

Frage 2:
Welche individuellen Verschlechterungen ergeben sich für die Nutzer nach Ansicht des Senats durch die Verkürzung der S-Bahn-Linie S75 bis zum Ostbahnhof, wenn diese in die Innenstadt mit dem ÖPNV möchten?

Frage 6:
Wie empfindet der Senat die Kürzung der S75 vor dem Hintergrund, dass mehr Menschen damit auf die Nutzung eines PKW angewiesen sind bzw. aus Nutzerbequemlichkeit den ÖPNV meiden?

Frage 8:
Wie erklärt der Senat den Nutzern des ÖPNV die Verkürzung vor dem Hintergrund, dass die Rot-Rot-Grüne Koalition den ÖPNV in Berlin stärken will? Gehört der Außenbezirk Lichtenberg mit der Region Hohenschönhausen nicht dazu?

Frage 10:
Wie bewertet der Senat die Kürzung der S75 vor dem Hintergrund, dass potenzielle Touristen damit nur einen komplizierteren und/oder zeitlich verlängerten Weg nach Hohenschönhausen in Kauf nehmen müssen? Glaubt der Senat, dass dies die Region touristisch stärkt?

Frage 11:
Wie bewertet der Senat die Sammlung von fast 2.000 Unterschriften gegen die Verkürzung der S-Bahn Linie S75?

Antwort zu 2., 6., 8., 10. und 11.:
Aufgrund des veränderten Laufwegs der Linie S75 sind die Stationen Wartenberg, Hohenschönhausen und Gehrenseestraße nicht mehr direkt, aber mit einmaligem Umstieg an die Stadtbahn westlich des Ostbahnhofes angebunden. Es wird hierbei im Zielkonzept ein bahnsteig- oder kantengleichen Umstieg zu den Stadtbahnlinien S3, S5, S7 und S9 möglich sein, sodass die Einschränkungen als akzeptabel beurteilt werden.

Zudem steht am S-Bahnhof Hohenschönhausen und für die Wohngebiete entlang der Zingster Straße und Falkenberger Chaussee als verkehrliche Alternative auch die Metrostraßenbahnlinie M4 zur Verfügung, mit der eine umsteigefreie Anbindung in die Innenstadt im Bereich Alexanderplatz ohne Fahrzeitnachteile gegenüber der S-Bahn-Verbindung gewährleistet wird.

Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass auch an zahlreichen anderen Stellen im Stadtgebiet Umsteigevorgänge erforderlich sind, um per ÖPNV beispielsweise zu den Zentrumsbereichen am Bahnhof Alexanderplatz oder am Bahnhof Zoologischer Garten zu gelangen. Es ist nicht möglich aus allen Teilen der Stadt ÖPNV-Direktverbindungen dorthin anzubieten, dies ist systemimmanent. Es erfolgt somit keine Benachteiligung Hohenschönhausens gegenüber dem übrigen Stadtgebiet. Die Verbindungsstandards gemäß NVP werden erfüllt.

Der Aufgabenträger hat die Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn vorab intensiv geprüft, da ihm bereits bei der Planung bewusst war, dass die Maßnahme für einen Teil der Fahrgäste der Linie S75 zusätzliche Umsteigevorgänge bedeutet. Nach eingehender Prüfung und sorgfältiger Abwägung mit den Vorteilen des Gesamtkonzepts hat sich der Aufgabenträger dennoch für die Änderungen entschieden. Denn durch Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn – also der Führung der Linien S3 und S9 anstelle der Linie S75 auf die Stadtbahn – werden in Summe mehr Fahrgäste eine umsteigefreie Direktverbindung auf die Stadtbahn erhalten, da die Linien S3 und S9 merkbar höhere Fahrgastzahlen als die Linie S75 aufweisen. Es sind somit mehr Fahrgäste, die von den Anpassungen profitieren, als Fahrgäste denen Nachteile entstehen.

Frage 3:
Wie bewertet der Senat die Möglichkeit die Verkürzung der Linie S75 zum Ostbahnhof dadurch zu entschärfen, dass eine stadtweite Durchfahrt zumindest im 20 Minuten Takt durch die Bereitstellung weiterer Züge ermöglicht wird?

Frage 4:
Warum bestellt der Senat die vorbenannte Option nicht bei der S-Bahn Berlin GmbH?

Frage 12:
Warum behauptet der Senat, dass die S-Bahn aus Wartenberg kommend nicht über die Stadtbahn geführt werden kann, obwohl es gegenteilige Aussagen der S-Bahn Berlin gibt und es offensichtlich möglich wäre?

Antwort zu 3., 4. und 12.:
Alle für den Linienbetrieb verfügbaren Fahrzeuge der S-Bahn werden im bestehenden Angebotskonzept eingesetzt.
Eine zusätzliche Durchbindung einer siebten Zuggruppe der Linie S75 auf die Stadtbahn ist im Rahmen der begrenzten Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn kurz- und mittelfristig nur zu Lasten anderer bestehender Verkehrsangebote möglich, was somit an anderer Stelle zu verkehrlichen bzw. kapazitativen Nachteilen führen würde und daher nicht vorgesehen ist.

Frage 5:
Welche Ersparnis hat der Senat durch die Verkürzung der Linie bzw. was kostet die Bestellung eines 10 minütigen Takts wieder von Wartenberg zum Westkreuz?

Antwort zu 5.:
Wie bereits in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/18849 erläutert, ist die Verkürzung des Laufweges der Linie S75 ein Bestandteil der Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn nach Herstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen im Bereich Ostkreuz. Mit der nachfrageseitig gerechtfertigten Durchbindung der Linie S3 (von/nach Erkner) auf die Stadtbahn und der Wiederherstellung der ursprünglichen Führung – wie vor Beginn der Baumaßnahmen am Ostkreuz – der Linie S9 (von/nach Flughafen Berlin-Schönefeld bzw. BER) auf die Stadtbahn ab Dezember 2017 ist der verkürzte Laufweg der Linie S75 verbunden. Es befinden sich im Zielzustand im Tagesverkehr weiterhin sechs Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) auf der Stadtbahn, das dortige Angebot wird nicht reduziert. Somit resultiert keine Ersparnis aus dem geänderten Laufweg der Linie S75. Eine zusätzliche Bestellung der Linie S75 bis zum Westkreuz im 10-Minuten-Takt ist aufgrund der benannten fahrzeugseitigen Restriktionen nicht vorgesehen.

Frage 7:
Warum glaubt der Senat, dass die Linie M4 (BVG) die Nutzer qualitativ und zeitlich als vermeintlichen Ersatz zur S75 zufrieden stellen könnte? Woraus zieht der Senat diese Wahrnehmung?

Antwort zu 7.:
Die Linie M4 bietet eine umsteigefreie Anbindung im dichten Takt in die Innenstadt im Bereich Alexanderplatz ohne Fahrzeitnachteile gegenüber der S-Bahn-Verbindung und wurde bereits vor der Verkürzung des Laufweges der Linie S75 auch aus dem Bereich Neu-Hohenschönhausen stark nachgefragt.

Frage 9:
Wie haben sich die Nutzerzahlen der S75 in den letzten zwölf Monaten entwickelt?

Antwort zu 9.:
Für diesen Zeitraum liegen dem Senat keine Nachfragedaten vor.

Frage 13:
Wie bewertet der Senat die Möglichkeit einer Verlängerung der S-Bahn-Linie 75 bis in den Bezirk Pankow?

Frage 14:
Was hat der Senat bisher unternommen, um die S75 Verkürzung zurückzunehmen bzw. zukünftig die S75 bis in den Bezirk Pankow fahren zu lassen?

Frage 15:
Was müsste bis wann geschehen, um die S75 wieder mindestens bis Westkreuz fahren zu lassen bzw. die Linie bis nach Pankow zu verlängern? Wie hoch sind die geschätzten Kosten?

Antwort zu 13., 14. und 15.:
Hinsichtlich der erfolgten Veränderung des Laufwegs der Linie S75 wird auf die oben stehenden Antworten verwiesen. Eine Rücknahme der Maßnahme wird nicht verfolgt.

Hinsichtlich der in den Fragen 13 bis 15 thematisierten Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur wird Folgendes mitgeteilt:

Der derzeit (noch) aktuelle Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) 2025 als verkehrspolitisches Kursbuch für Berlin beinhaltet als eine langfristige Maßnahme die Prüfung einer SPNV-Nahverkehrstangente auf dem Berliner Außenring im Zusammenhang mit einer S-Bahnverlängerung von Wartenberg über das Karower Kreuz nach Mühlenbeck-Mönchmühle.

Für die sogenannte „Nahverkehrstangente“ ist noch ein Systementscheid für eine S-Bahn oder eine Regionalbahn herbeizuführen, die Taktfolge des Angebotes festzulegen, die konkreten Kosten zu ermitteln und der volkswirtschaftliche Nutzen nachzuweisen. Aufgrund der Prioritätensetzungen im StEP Verkehr 2025 sind hier noch keine Bearbeitungen erfolgt.

Derzeit wird der StEP Verkehr vor dem Hintergrund einer Wachsenden Stadt Berlin und neuer Rahmenbedingungen für die verkehrliche Entwicklung fortgeschrieben. Dabei stehen viele Vorhaben (u.a. auch die langfristigen Maßnahmen aus dem aktuellen StEP Verkehr) auf dem Prüfstand. Die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur für den Regionalverkehr und S-Bahnverkehr spielt dabei eine wichtige Rolle. Ein Entwurf für einen fortgeschriebenen StEP Verkehr soll in 2018 vorliegen.

Frage 16:
Glaubt der Senat, dass es klug und richtig ist, das Abgeordnetenhaus von Berlin bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes nicht aktiv zu beteiligen bzw. darüber abstimmen zu lassen?

Antwort zu 16.:
Der Nahversplan wird vom Senat beschlossen und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gegeben.

Bei der regelmäßigen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgt ein umfassendes Beteiligungsverfahren. Den zentralen Baustein der öffentlichen Beteiligung bilden die Veranstaltungen der Reihe "Forum Nahverkehr". Dazu werden unter anderem auch die für Verkehr zuständigen VertreterInnen der Fraktionen im Abgeordnetenhaus von Berlin eingeladen. Durch diese Beteiligung wird ermöglicht, dass die einzelnen Phasen der Fortschreibung kritisch kommentiert bzw. Hinweise sowie neue Ideen eingebracht werden können.

Berlin, den 30.10.2017

In Vertretung

Kirchner
.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz