

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)

vom 12. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dezember 2017)

zum Thema:

**Den Osten nicht abhängen – Überlastung der Landsberger Allee und Realisierungschancen der U-Bahnlinie 11?**

und **Antwort** vom 22. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Jan. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Linke)  
über

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

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12933  
vom 12. Dezember 2017

über Den Osten nicht abhängen – Überlastung der Landsberger Allee und  
Realisierungschancen der U-Bahnlinie 11?

---

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

Frage 1:

Wie hat sich die Einwohnerzahl in den Planungsräumen entlang der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und wie wird sie sich auf Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen einschließlich bereits erteilter Baugenehmigungen oder beabsichtigter Wohnungsbauvorhaben in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte aufschlüsseln nach Planungsräumen und Jahren)?

Antwort zu 1:

Die Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke wird auf der Ebene von 60 Prognoseräumen erstellt. In der aktuellen Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 - 2030 wurde der zum Zeitpunkt der Bevölkerungsprognose bekannte Neubau in größeren Vorhaben anhand des Wohnflächeninformationssystems der damaligen SenStadtUm berücksichtigt. Daten der Bevölkerungsprognose unterhalb der Prognoseräum-Ebene sind nicht verfügbar.

Die Landsberger Allee ist Bestandteil von zwei Prognoseräumen, (1102) Hohenschönhausen Süd und (1103) Lichtenberg-Nord.

Prognoseräum Prognosejahr	1102	1103
2016	<b>45.006</b>	<b>73.070</b>
2017	<b>45.569</b>	<b>73.850</b>
2018	<b>45.987</b>	<b>74.662</b>
2019	<b>46.542</b>	<b>75.136</b>
2020	<b>47.094</b>	<b>75.332</b>
2021	<b>47.614</b>	<b>75.403</b>

2022	<b>48.032</b>	<b>75.385</b>
2023	<b>48.012</b>	<b>75.104</b>
2024	<b>47.986</b>	<b>74.827</b>
2025	<b>47.983</b>	<b>74.621</b>
2026	<b>47.991</b>	<b>74.453</b>
2027	<b>48.009</b>	<b>74.332</b>
2028	<b>48.030</b>	<b>74.242</b>
2029	<b>48.054</b>	<b>74.189</b>
2030	<b>48.053</b>	<b>74.116</b>

Frage 2:

Wie und aus welchen Gründen hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Straßenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Neben- sowie Nachtzeiten sowie Anzahl der Berufspendler einschließlich der Berufspendler aus Brandenburg)?

Antwort zu 2

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren ist in nachstehender Tabelle dargestellt. Die Daten sind den Verkehrsmengenkarten 2014, 2009 und 2005 entnommen. Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw).

<b>Straßenabschnitt der Landsberger Allee</b>	<b>Verkehrsstärke DTVw [Kfz/24 h]</b>		
	<b>2005</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>
Friedenstraße - Petersburger Straße	39.700 - 40.100	38.800	31.400 - 39.700
Petersburger Straße - Weißenseer Weg	50.400 - 59.500	43.700 - 53.400	43.800 - 49.000
Weißenseer Weg - Rhinstraße	58.100 - 64.600	50.000 - 56.600	49.700 - 61.500
Rhinstraße - Märkische Allee	56.400 - 58.500	52.300 - 55.500	50.200
Märkische Allee - Zossener Straße	31.900 - 39.700	32.700 - 41.400	28.500 - 39.300

Daten aus der Straßenverkehrszählung 2014, 2009 und 2005 sind im Internetangebot unseres Hauses unter folgendem Link zu finden: <http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>  
Tages- und Nachtanteile können dem Leitfaden zu Hinweisen und Umrechnungsfaktoren von Verkehrsmengen entnommen werden, welcher unter folgendem Link abrufbar ist: <http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/umrechnungsfaktoren/index.shtml>

Spezielle Kenntnisse zu Pendlerzahlen auf der Landsberger Allee liegen dem Berliner Senat nicht vor.



Frage 3:

Wie und aus voraussichtlich welchen Gründen wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen auf der Landsberger Allee in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Straßenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Neben- sowie Nachtzeiten sowie Anzahl der Berufspendler einschließlich der Berufspendler aus Brandenburg)?

Antwort zu 3

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Landsberger Allee ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Eine zeitlich differenzierte Ausweisung ist nicht verfügbar.

Die Daten sind der Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin, Modellstand IV / 2017 entnommen. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Einwohnerprognose 2015-2030 sowie die Infrastrukturmaßnahmen des StEP Verkehr 2025. Dieser befindet sich aktuell in Überarbeitung.

Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw).

<b>Straßenabschnitt der Landsberger Allee</b>	<b>Verkehrsbelegung 2030 DTVw [Kfz/24 h]</b>
Friedenstraße - Petersburger Straße	ca. 34.000
Petersburger Straße - Weißenseer Weg	ca. 45.000 - 52.000
Weißenseer Weg - Rhinstraße	ca. 50.000 - 60.000
Rhinstraße - Märkische Allee	ca. 57.000 - 61.000
Märkische Allee - Zossener Straße	ca. 30.000 - 37.000

Frage 4:

Wie haben sich welche Schadstoff- und Lärmemissionen auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren aus welchen Gründen entwickelt und wie oft wurden wann welche Grenzwerte überschritten (bitte aufschlüsseln nach Jahren und wenn möglich Straßenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Neben- und Nachtzeiten)?

Antwort zu 4

Eine Aufschlüsselung der Luftschadstoffbelastung nach Wochentagen und Verkehrszeiten an der Landsberger Allee ist nicht möglich, da zum einen Messungen nur anhand vereinfachter Probenahme als Zweiwochenwerte vorliegen, zum anderen Modellrechnungen nur das Jahresmittel berücksichtigen. Die zweiwöchigen Messdaten erlauben zudem nur im Jahresmittel eine belastbare Aussage.

An der Landsberger Allee 6-8 (MS547) im Bereich zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg wird vom Berliner Luftgütemessnetz ein vereinfachtes Messverfahren eingesetzt, um die NO<sub>2</sub>- und Ruß (EC) – Jahreswerte abzuschätzen. Aus den Ruß-Messungen werden Feinstaub-PM<sub>10</sub>-Jahreswerte bestimmt.

Jahr	NO2 Jahresmittel [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	PM10 abgeschätztes Jahresmittel [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Ruß (EC) abgeschätztes Jahresmittel [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
2007	57	31	5,3
2008	53	31	4,6
2009	55	35	6,1
2010	54	34	4,8
2011	56	33	5,1
2012	53	30	4,2
2013	57	30	3,1
2014	52	34	3,3
2015	55	32	2,8
2016	52	Keine Abschätzung aus EC	2,9

NO2: Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel  
 PM10: Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel  
 EC (Ruß): in der mittlerweile aufgehobenen 23. BImSchV galt ein Prüfwert von  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel

Modellierungen der Luftschadstoffbelastung an der Landsberger Allee haben ergeben, dass der höchst belastete Abschnitt zwischen Langenbeckstraße und Virchowstraße liegt, der zweithöchst belastete Abschnitt zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg. An der Landsberger Allee zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg wurde in den letzten zehn Jahren durchgängig der NO2-Jahresgrenzwert überschritten. Die jährlichen Schwankungen lassen sich vornehmlich durch unterschiedliche Witterungslagen erklären. Hinsichtlich der Überschreitung des NO2-Jahresgrenzwertes ist der Straßenverkehr der mit großem Abstand wichtigster Verursacher mit einem Anteil von durchschnittlich 75%, wobei Dieselfahrzeuge zum überwiegenden Teil für die NO2-Überschreitungen verantwortlich gemacht werden müssen. Andere Quellen sind nachrangig. In den letzten 10 Jahren hat sich keine nennenswerte Abnahme der NO2-Konzentrationen eingestellt. Einer der Gründe hierfür ist die starke Zunahme der Dieselfahrzeuge. Hatten im Jahr 2002 noch ca. 14 % der Pkw Dieselmotoren, so stieg der Anteil im Jahr 2015 auf über 35 %. Zudem hat sich gezeigt, dass Dieselfahrzeuge des neueren Abgasstandards EURO 5 zum Teil höhere NOx-Emissionen erzeugen als Dieselfahrzeuge mit dem älteren EURO-3 und -4 – Standard.

Etwa 36% der Feinstaub (PM10) – Belastung an einer Hauptverkehrsstraße wird durch Quellen in Berlin verursacht. Von den Berliner Quellen erreicht der Kfz-Verkehr den mit Abstand größten Verursacherteil. Sein Anteil beträgt ca. 27 % der gesamten Feinstaubbelastung. Dabei dominiert der Beitrag aus Abrieb und Aufwirbelung. Die Rußkonzentrationen haben in den letzten 10 Jahren kontinuierlich abgenommen. Die Einführung der Umweltzone hat dazu geführt, dass der Dieselrußausstoß um 50 % reduziert werden konnte.

Die folgenden Angaben zur Verkehrslärmbelastung beruhen auf den strategischen Lärmkarten aus den Jahren 2007, 2012 und 2017. Ermittelt werden hierbei der LDEN, ein gewichteter Ganztagesindex, sowie der LN als Index für die nächtliche Lärmbelastung zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr. Die Ermittlung erfolgt entsprechend bundesweit verbindlicher vorgegebener Berechnungsverfahren. Die Indices sind Mittelungspegel und beziehen sich auf einen repräsentativen Jahrestag; eine Aufschlüsselung nach Wochentagen und Verkehrszeiten ist nicht möglich.

Die Darstellung erfolgt in Rasterkarten in Klassen von 5 dB(A), zudem werden für alle Wohngebäude Fassadenpegel ausgewiesen, die im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen einsehbar sind

(<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib705.htm>).

Die Landsberger Allee zeigt insgesamt eine sehr hohe Verkehrslärmbelastung. Die höchsten Belastungen treten dabei im Abschnitt Platz der Vereinten Nationen bis Petersburger Straße mit Pegelwerten von 75 bis 80 dB(A) für den LDEN und 65 bis 70 dB(A) in der Nacht auf. In den übrigen Abschnitten liegt die Lärmbelastung für den LDEN zwischen 65 bis 75 dB(A) und zwischen 60 bis 65 dB(A) in der Nacht. Die Entwicklung der Lärmbelastung in der Landsberger Allee ist zwischen 2007 bis 2017 bedingt durch Abnahmen in der Verkehrsbelastung leicht rückläufig. Die Abnahmen liegen aber in einem Bereich von rund 1 dB(A) und sind daher in den Rasterkarten nur schwer erkennbar. Für Verkehrslärm gibt es im nationalen Recht keine verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte für bestehende Verkehrswege.

Frage 5:

Wie und aus welchen Gründen haben sich die Nutzungszahlen der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Streckenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Neben- sowie Nachtzeiten sowie Anzahl der Berufspendler einschließlich der Berufspendler aus Brandenburg)?

Antwort zu 5

Die BVG teilt dazu mit: Für die Wochentage Montag bis Freitag zeigt sich im Vergleich der Jahre 2007 und 2016 folgende positive Entwicklung der Fahrgastfahrten: Insgesamt liegen die Zunahmen der Fahrgastzahlen auf den radialen Linien in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bei bis zu 35 %. Auf der Linie 21 zeigt sich eine stärkere Zunahme.

Die Zuwächse in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und im Nachtverkehr fallen zum Teil deutlich höher aus, was auf das geänderte Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung zurückzuführen ist.

<b>1. Im Korridor der Linien M5, M6, M8:</b>			
<b>Stadteinwärts</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>
·Oderbruchstr. - S Landsberger Allee (M5, M6)	17,20%	23,00%	63,80%
·Landsberger Allee/Karl-Lade-Str. - S Landsberger Allee (M8)	17,20%	41,10%	154,80%
·S Landsberger Allee - Landsberger Al./Petersburger Str.	25,20%	43,20%	52,80%
<b>Stadtauswärts</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>
·Landsberger Al./Petersburger Str. - S Landsberger Allee	35,10%	23,40%	251,50%
·S Landsberger Allee - Landsberger Allee/Karl-Lade-Str. (M8)	21,10%	32,40%	203,90%
<b>S Landsberger Allee - Oderbruchstr. (M5, M6)</b>	<b>24,30%</b>	<b>10,50%</b>	<b>377,10%</b>

<b>2. Korridor Linien M17, 27, 37:</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>
·U Tierpark -Treskowallee/HTW	15,70%	2,20%	367,50%
·Wilhelminenhofstr./Edisonstr. - Brückenstr.	22,50%	30,20%	24,00%
<b>3. Korridor Linien M6, 16:</b>			
<b>Stadteinwärts</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>
·Arendsweg -Genslerstr.	24,80%	40,30%	73,20%
<b>Stadtauswärts</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>
·Genslerstr. - Arendsweg	30,50%	27,10%	486,50%
<b>4. Korridor Linie 21:</b>			
<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>Nacht</b>	
·Bersarinplatz - U Frankfurter Tor	44,90%	101,30%	-
·U Frankfurter Tor – Bersarinplatz	117,10%	48,10%	-

Angaben zu Berufspendlern liegen uns nicht vor.

Frage 6:

Wie werden sich voraussichtlich die Nutzungszahlen der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 auf der Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Streckenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Neben- Nachtzeiten sowie Anzahl der Berufspendler einschließlich der Berufspendler aus Brandenburg)?

Antwort zu 6

Die BVG teilt dazu mit: Unsere Quellen sind öffentlich vorliegende Bevölkerungsprognosen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie ergänzende Expertenschätzungen der BVG. Bezugszeitraum für die Schriftliche Anfrage ist 2017-2026, der in der aktuell vorliegenden Bevölkerungsprognose 2015-2030 enthalten ist.

Für die Nord-Süd-Tangente (Straßenbahnlinien M17/27/37) wird das Wachstum maßgeblich durch das Einwohnerwachstum der anliegenden Bezirke Treptow-Köpenick und Lichtenberg bestimmt. Insbesondere der Ortsteil Karlshorst nimmt hier stärker als benachbarte Ortsteile zu. Daher kann für die genannten Linien ein Wachstum von 10 % für 2017-2026 angenommen werden.

Die Radiale Landsberger Allee (Straßenbahnlinien M5/M6/M8 bzw. M6/16) wird durch das Einwohnerwachstum in den anliegenden Bezirken sowie das Arbeitsstättenwachstum im Bereich der City um den Alexanderplatz bestimmt. Hieraus ergibt sich ein Wachstumsfaktor von 8 % für 2017-2026.

Das Wachstum der Linie 21 ist unter zwei Aspekten zu betrachten: Deren Anbindung an das Ostkreuz und die sich daraus ergebenden zusätzlichen Verkehre werden planerisch durch eine weitere Linie (22) berücksichtigt.

Für die Linie 21 im Bereich Lichtenberg (Loeperplatz – Herzbergstraße – Siegfriedstraße) kann darüber hinaus noch von einem 6 %-Wachstum wegen der strukturellen Entwicklung des Bezirks Lichtenberg für die Jahre 2017-2026 ausgegangen werden.



Frage 7:

Wie und aus welchen Gründen haben sich die Kapazitäten der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Streckenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Nebenzeiten)?

Antwort zu 7

Die BVG teilt dazu mit: Die Kapazitäten sind jeweils in Abhängigkeit zu der unter Frage 5 genannten Fahrgastentwicklung, den konkreten Leistungsbestellungen des Aufgabenträgers, der Verfügbarkeit von Fahrzeugkapazitäten und der Durchlassfähigkeit der Verkehrsanlagen und Knotenpunkte angepasst worden. Hierbei finden die Regelungen des Nahverkehrsplans und des Verkehrsvertrags zu maximalen Auslastungen Anwendung.

Frage 8:

Wie werden sich voraussichtlich die Kapazitäten der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 auf der Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Streckenabschnitten, Wochentagen und Verkehrszeiten wie zum Beispiel Berufsverkehrszeiten und Nebenzeiten)?

Antwort zu 8

Die BVG teilt dazu mit: Die Kapazitäten werden jeweils in Abhängigkeit zu der unter Frage 6 genannten Fahrgastentwicklung, den konkreten Leistungsbestellungen des Aufgabenträgers, der Verfügbarkeit von Fahrzeugkapazitäten und der Durchlassfähigkeit der Verkehrsanlagen und Knotenpunkte angepasst. Hierbei finden die Regelungen des Nahverkehrsplans und des Verkehrsvertrags zu maximalen Auslastungen Anwendung.

Frage 9:

Welche maximal mögliche Beförderungskapazität hat aktuell eine Straßenbahntraktion auf den Linien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 und was wäre aus betriebstechnischen Gründen entsprechend die maximal mögliche Beförderungskapazität zwischen den Endhaltestellen auf diesen Linien innerhalb einer Stunde?

Antwort zu 9

Die BVG teilt dazu mit: Die maximal mögliche Beförderungskapazität steht in Abhängigkeit zum Gesamtkonzept zum Fahrzeugeinsatz im gesamten Liniennetz. Die Bandbreite der möglichen Fahrzeugkapazitäten reicht von einem einfachen Straßenbahnfahrzeug der GT-Serie mit rund 150 Plätzen bis zu einem Einsatz dieser Fahrzeuge in Doppeltraktion mit dann 300 Plätzen. Eine netzweite Simulation mit einem Maximalszenario für die genannten Linien gibt es aktuell nicht.

Frage 10:

Was ist aktuell die maximale Beförderungskapazität einer U-Bahntraktion (bitte aufschlüsseln nach Profildbreiten)?

## Antwort zu 10

Die BVG teilt dazu mit: Die maximale Beförderungskapazität eines U-Bahnzuges beträgt im Kleinprofilnetz auf den Linien U1 bis U4 jeweils 646 Personen (8-Wagen-Zug Typ IK) und im Großprofilnetz auf den Linien U5 bis U9 jeweils 748 Personen (6-Wagen-Zug Typ H).

## Frage 11:

Wie stellt sich aktuell der Sachstand hinsichtlich der im Flächennutzungsplan freigehaltenen Flächen für die geplante U-Bahn-Linie 11 dar?

## Frage 12:

Wann wurden zuletzt welche Planungen für die mögliche Realisierung der U-Bahnlinie 11 durch wen betrieben und wie sehen diese im Hinblick auf

- a) Profilgröße,
- b) Streckenverlauf,
- c) Stationen und Bahnhofsnamen,
- d) Taktungen,
- e) Beförderungskapazitäten,
- f) Baukostenschätzungen,
- g) Bauzeitschätzungen,
- h) Bauweise,
- i) Abschnittsrealisierungen und/oder
- j) sonstigen Faktoren aus?

## Frage 14:

In welchen Bauabschnitten wäre die mögliche U-Bahnlinie 11 realisierbar?

## Antwort zu 11, 12 und 14

Die Fragen 11, 12 und 14 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Wiedervereinigungsprozess der beiden getrennten Berliner Stadthälften wurden Anfang der 1990er Jahre durch die damalige Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe auch mehrere Stadtgebiete identifiziert, für die perspektivisch der Bau von weiteren U-Bahn-Strecken sinnvoll erschien. Dabei lagen für die U-Bahn-Linie 11 sehr optimistische Annahmen zu Grunde.

Aufgrund sehr stark gestiegener U-Bahn-Baukosten und angesichts einer grunderneuerten, leistungsfähigen Straßenbahntrasse in der Verkehrsachse der Landsberger Allee scheint aus heutiger Sicht die Realisierung der U11 doch in weiter Ferne zu liegen.

Dennoch ist die Trasse der U11 weiterhin im Flächennutzungsplan freigehalten und auch die langfristige weitere Trassenfreihaltung sinnvoll, da künftigen Generationen die Anlage weiterer Verkehrsverbesserungen ermöglicht werden soll.

Der Streckenverlauf der U-Bahn-Linie 11 ist im Flächennutzungsplan Berlin ersichtlich. Genauere Planungen, auch zu Baukosten, Bauzeiten und möglichen Bauabschnitten, existieren nicht. Notwendige Flächen für die Trasse und Bahnhöfe einschließlich Zugängen werden gemäß Regelbreiten freigehalten.

Frage 13:

Welche Fahrzeiten auf welchen möglichen Streckenabschnitten der möglichen U-Bahnlinie 11 würden sich schätzungsweise ergeben?

Antwort zu 13

Ausgehend von den Fahrzeiten der U-Bahnlinien im Großprofil kann eine durchschnittliche Fahrzeit zwischen zwei Bahnhöfen inklusive Bahnhofsaufenthalt von 1,5 Minuten angenommen werden.

Frage 15:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf. im Kontext dieser Schriftlichen Anfrage, die für das Verständnis des Sachverhaltes relevant sind?

Antwort zu 15

Keine.

Berlin, den 22.12.2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

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