Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 13 131
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)

vom 15. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2018)

zum Thema:
Reaktion des Senats auf steigende Zahl von Pendlern in Reinickendorf

und **Antwort** vom 30. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Feb. 2018)

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. 18/13131
vom 15.01.2018
über Reaktion des Senats auf steigende Zahl von Pendlern in Reinickendorf

---

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

Frage 1:

Wie viele Pendler gibt es zwischen Berlin und Brandenburg, die sich durch oder in den Bezirk Reinickendorf zur Arbeit bewegen?

Antwort zu 1:

Rund 87.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendeln von Berlin nach Brandenburg, während rund 210.200 Menschen von Brandenburg nach Berlin pendeln (Stichtag 30.06.2017).

Spezielle Kenntnisse zu Pendlerzahlen, die sich durch oder in den Bezirk Reinickendorf zur Arbeit bewegen, liegen dem Berliner Senat nicht vor.

Frage 2:

Wie hat sich diese Zahl im Laufe der letzten 10 Jahre verändert?

Antwort zu 2:

Der nachfolgenden Tabelle können die amtlich verfügbaren Daten entnommen werden:

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler zwischen den Bundesländern Berlin-Brandenburg					
Land Brandenburg			Land Berlin		
Stichtag	Einpendler	Auspendler	Stichtag	Einpendler	Auspendler
30.06.2017	87.073	210.225	30.06.2017	210.225	87.073

30.06.2016	84.776	203.274	30.06.2016	203.274	84.776
30.06.2015	81.878	199.275	30.06.2015	199.275	81.878
30.06.2014	78.284	193.915	30.06.2014	193.915	78.284
30.06.2013	76.573	189.289	30.06.2013	189.289	76.573
30.06.2012	76.226	186.205	30.06.2012	186.205	76.226
…			…		
30.06.1999	53.100	123.100		123.100	53.100

[Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg]

Die Zahlen zeigen, dass die Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg in den zurückliegenden Jahren gestiegen sind.

Frage 3:

Wie wird sich die Zahl der Pendler im Laufe der kommenden 10 Jahre verändern?

Antwort zu 3:

Dazu liegen derzeit keine Erkenntnisse oder Prognosen vor.
Im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr werden aber verschiedene Szenarien der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung unterstellt.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind bei der Stadtautobahn für die kommenden 5 Jahre geplant, um die Kapazität und/oder die Geschwindigkeit des Pendelns zu erhöhen?

Frage 8:

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

Antwort zu 4 und zu 8:

Kapazitätserhöhende Maßnahmen sind auf der Stadtautobahn sowie auf den unter Antwort 7 genannten Straßenverbindungen nicht geplant. Baumaßnahmen dienen dem Erhalt der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit.

Frage 5:

Welche Maßnahmen sind für diesen Zeitraum bei der S-Bahn geplant? Wie viele zusätzliche Fahrzeuge kommen in dieser Zeit zum Einsatz?

Frage 6:

Welche Maßnahmen sind in diesem Zeitraum bei der BVG geplant?

Antwort zu 5 und zu 6:

Die Angebotsmaßnahmen bei BVG und S-Bahn für den Zeitraum 2019 bis 2023 werden im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 erarbeitet.

Es erfolgt daher hier nur eine Darstellung ausgewählter, wesentlicher Maßnahmen für den Zeitraum 2019 bis 2023 gemäß aktuellem Arbeitsstand.

Bei der S-Bahn sind die Anbindung des neuen Flughafens BER und die Inbetriebnahme des Abschnitts Wedding – Hauptbahnhof (Tunnel) mit Interimsbahnsteig am Hauptbahnhof als Netzerweiterungen vorgesehen. Für die Betriebsaufnahme mit Neufahrfahrzeugen im 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. Mit dem Zulauf der Neufahrzeuge können neben dem Ersatz altersbedingt ausscheidender S-Bahn-Fahrzeuge zusätzliche Kapazitäten in Form längerer Züge angeboten werden. Beispielsweise sollen auf den Ringbahnlinien S41/S42 im Tagesverkehr durchgehend 8-Wagen-Züge und auf der Linie S8 südlich des Bahnhofs Blankenburg 6-Wagen-Züge eingesetzt werden.

Bei der U-Bahn ist die Inbetriebnahme der Verlängerung der U5 zum Hauptbahnhof vorgesehen. Mit dem Zulauf von Neufahrzeugen sind zudem nachfragegerechte Kapazitätserweiterungen durch Taktverdichtungen im Bestandsnetz der U-Bahn geplant.

Bei der Straßenbahn sind u.a. Angebotsverdichtungen auf der Nord-Süd-Tangente zwischen Friedrichsfelde Ost und Oberschöneweide (Linie 27), im Zulauf auf den Alexanderplatz (Linie 18, M8), im Bereich Pankow (Linien M1, 50) als auch der Einsatz längerer Straßenbahnen mit größerer Kapazität auf mehreren Linien geplant. Zudem wird die Inbetriebnahme von Neubaustrecken angestrebt, z.B. Wühlischplatz – S Ostkreuz – Marktstraße, S+U Hauptbahnhof – Turmstraße, Wissenschaftsstadt Adlershof – S Schöneweide und Treskowstraße – S Mahlsdorf.

Im Busverkehr sind weitere nachfrage- und angebotsorientierte Taktverdichtungen auf Linien der inneren und äußeren Stadt sowie im Stadt-Umland-Verkehr (in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern im Umland) geplant. Weitere Schwerpunkte bilden die Anbindung von Neubaugebieten durch neue Linien und Taktverdichtungen im Bestand sowie die Busanbindung des neuen Flughafens BER.

Frage 7:

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

Antwort zu 7:

Eine Karte der Kfz-und Lkw-Verkehrsstärken für einen durchschnittlichen Werktag aus 2014 (Straßenverkehrszählung 2014 – SVZ 2014) ist auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht unter http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml.

Die in der nachfolgenden tabellarischen Zusammenstellung ausgewiesenen Querschnitts-belastungswerte gelten an der Landesgrenze Berlin/ Brandenburg.

Straße	Lage	Querschnittsbelastung SVZ 2014 / DTVw
BAB A 111	Reinickendorf, Ortsteil Schulzendorf	50.100 Kfz/24 h werktags
BAB A 113	Treptow-Köpenick, Ortsteil Altglienicke	63.600 Kfz/24 h werktags
BAB A 114	Pankow, Ortsteil Blankenfelde	36.200 Kfz/24 h werktags

BAB A 115	Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Nikolassee	75.300 Kfz/24 h werktags
B 1/5	Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Mahlsdorf	35.300 Kfz/24 h werktags
B 5	Spandau, Ortsteil Staaken	30.900 Kfz/24 h werktags

(Anmerkung: BAB = Bundesautobahn, DTVw = durchschnittlicher Tagesverkehr werktags)

Frage 9:

Auf welcher dieser Straßen (zu Punkt 7) gibt es zu welcher Uhrzeit, in welche Richtung (stadteinwärts/stadtauswärts), auf welchem Teilabschnitt eine „grüne Welle“?

Antwort zu 9:

Entfällt bei Bundesautobahnen.

Grundsätzlich werden in Berlin die Lichtsignalanlagen (LSA) auf durchgehenden Straßenzügen koordiniert geschaltet mit dem Ziel, den Verkehr so gut wie möglich fließen zu lassen. Die Koordination der Ampelsteuerungen (Grüne Welle) an Straßen mit erheblicher verkehrlicher Bedeutung ist immer Teil der Planung von Lichtsignalanlagen und trifft somit auch auf die genannten Straßen zu. Die zeitlichen Schaltungen differieren je nach speziellen Randbedingungen von Teilstrecke zu Teilstrecke. Wochentags werden die Frühspitzenpläne in der Regel ab 5 oder 6 Uhr bis 9 oder 10 Uhr geschaltet, die Nachmittagsspitzenpläne von 14 oder 15 Uhr bis 18 oder 20 Uhr. Dazwischen werden Tagespläne geschaltet, die eine ausgeglichenere Schaltung für beide Fahrtrichtungen vorsieht. Nach dem Spätspitzenplan wird i.d.R. der Tagesplan noch mal geschaltet und nachts ein Nachtplan, der zumeist kürzere Umlaufzeiten enthält, um in Schwachverkehrszeiten die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu minimieren.

Die B 1/5 im Osten bzw. die B 5 im Westen weisen auf Höhe der Landesgrenze Grüne Wellen auf. Detaillierte Angaben sind wegen der sehr umfangreichen unterschiedlichen Schaltpläne nicht möglich.

Frage 10:

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

Antwort zu 10:

Auf der B5/ Heerstraße von der Landesgrenze bis zum Theodor-Heuss-Platz verfügen 15 von 26 Lichtsignalanlagen (LSA) über eine Busbeeinflussung.
Auf der Strecke B1/B5 von Alt-Friedrichfelde/ Am Tierpark bis Alt-Mahlsdorf/ Fachmarkt-zentrum verfügen 4 von 18 LSA über eine Busbeeinflussung.

Frage 11:

Trifft es zu, dass die Verkehrslenkung Berlin die „grüne Welle“ beseitigt, um durch diese Schikane die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren?

Antwort zu 11:

Nein.

Frage 12:

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

Antwort zu 12:

Neben dem derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 erfolgt parallel auch die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes (StEP) Mobilität und Verkehr. Dieser berücksichtigt zusätzlich zur kurz- und mittelfristigen auch eine langfristige Planung für einen Zeithorizont bis 2030.

Der Senat zeichnet für die Gesamtstadt verantwortlich. Hier ist er in der Pflicht, Prioritäten zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln festzulegen und dies u.a. abhängig von dem größten verkehrlichen Nutzen für die Gesamtstadt und den finanziellen Ressourcen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg ist dabei ein wesentliches Ziel. Im Rahmen der Fortschreibung des StEP erfolgt eine Überprüfung von bisher in der Planung enthaltenen Maßnahmen aber auch die Festlegung von neuen notwendigen Vorhaben. Ein Entwurf für den neuen StEP Mobilität und Verkehr soll im Sommer 2018 vorliegen.

Frage 13:

Wie beurteilt der Senat den Parkdruck durch Pendler in unmittelbarer Umgebung von S-Bahnhöfen in den Rand-Ortsteilen von Reinickendorf?

Antwort zu 13:

Die in Berlin vorhandenen Park and Ride-Plätze (P+R-Plätze) liegen in der Zuständigkeit der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter als Straßenbaulastträger. Sie bewirtschaften die Anlagen und sind für die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Der Senatsverwaltung liegen daher keine aktuellen Statistiken und Standortdifferenzierungen zum gegenwärtigen Bestand, zur Ausstattung und zur Auslastung der vorhandenen P+R-Anlagen vor.

Die S-Bahnhöfe Heiligensee und Schulzendorf sowie Frohnau und Hermsdorf verfügen nicht über großzügige P+R-Stellplatzanlagen bzw. -möglichkeiten. Damit entsteht grundsätzlich ein gewisser Parkdruck.

Generell besteht in Stadtrandlagen von Berlin und hier verschärft in der Nähe der S-Bahnhöfe das Problem, ausreichende und geeignete Flächen in Bahnhofsnähe zu finden und für Park and Ride verfügbar zu machen. Konkurrierende höherwertige Nutzungen verhindern dort sehr häufig eine P+R-Nutzung.

Da sich aus diesen Gründen auch im Land Brandenburg die Errichtung von P+R-Anlagen in engen Grenzen hält und halten wird, gilt es, andere Wege der Verknüpfung von Mobilität in den Umlandgemeinden hin zu den S-Bahnhöfen zu finden.

Berlin, den 30.01.2018

Jens-Holger Kirchner
.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz