

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Otto (GRÜNE)**

vom 13. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. November 2018)

zum Thema:

Verkehrsverbindung des Baugebietes Krampnitz nach Berlin mit dem ÖPNV?

und **Antwort** vom 04. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Dez. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17064
vom 13. November 2018
über Verkehrsverbindung des Baugebietes Krampnitz nach Berlin mit dem ÖPNV?

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Sind dem Senat die Vorhaben zur Bebauung des ehemaligen Armeegeländes Krampnitz in Potsdam bekannt?

Antwort zu 1:

Ja.

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat das zukünftige Verkehrsaufkommen zwischen dem neuen Stadtteil und Berlin?

Antwort zu 2:

Auf der Basis der Verkehrs- und Immissionsuntersuchung (Stand 2015) ergibt sich das zukünftige Verkehrsaufkommen in Richtung Berlin im verkehrsentensivsten Fall von rund 2.200 Kfz/24 h werktags im Querschnitt.

Frage 3:

Wie schätzt der Senat die Notwendigkeit ein, den entstehenden neuen Stadtteil über den ÖPNV mit Berlin zu verbinden, um zusätzlichen Autoverkehr zu vermeiden?

Antwort zu 3:

Aus Sicht des öffentlichen Nahverkehrs liegen für eine dichte Wohnbebauung keine besonders guten Voraussetzungen vor, da die ehemalige Kaserne Krampnitz weit abseits der Schnellbahnachsen nach Berlin liegt. Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach Berlin werden diesen grundsätzlichen Standortnachteil nicht kompensieren können.

Für eine Anbindung des Gebietes ist nach Kenntnis des Senats vorrangig die Anbindung in Richtung Zentrum der Landeshauptstadt Potsdam vorgesehen (siehe auch Antwort zu 4).

Frage 4:

Welche Synergieeffekte zur verkehrstechnischen Erschließung der südlichen Spandauer Ortsteile mit dem ÖPNV könnten sich aus einer Verbindung von Spandau nach Potsdam-Krampnitz ergeben?

Frage 5:

Welche Anbindungen des neu entstehenden Stadtteils sind bisher per Buslinien geplant?

Antwort zu 4 und zu 5:

Bei der Bestellung von Verkehrsleistungen im ÖPNV besteht grundsätzlich eine territoriale Zuständigkeit. Für die ÖPNV-Erschließung und -Anbindung des neu entstehenden Stadtteils Krampnitz obliegt diese der kreisfreien Stadt Potsdam. Die Koordination der Angebotsplanung der Buslinien zwischen Berlin und dem Umland erfolgt über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Nach hiesiger Kenntnis ist die Anbindung von Krampnitz an das Stadtgebiet von Potsdam, den Potsdamer Hauptbahnhof und damit an das Schienenpersonennahverkehrs-Netz (SPNV) über die Straßenbahn der Potsdamer Verkehrsbetriebe vorgesehen. Die Strecke wird aktuell vom Campus Jungfernsee nach Krampnitz verlängert. Es bestünde eine Umsteigemöglichkeit von der Straßenbahn zur Buslinie 638 in Richtung Spandau. Bis zur Fertigstellung der Straßenbahn (Zielhorizont 2025) soll es eine Busverdichtung in Richtung Potsdam geben. Zusätzlich wird nach Kenntnis des VBB derzeit auch über eine aufgewertete Verbindung zum Bahnhof Marquardt nachgedacht, um die Potsdamer Innenstadt umfahren zu können.

Das Land Berlin strebt grundsätzlich auch einen Ausbau des ÖPNV-Angebots im Stadt-Umland-Verkehr an und ist entsprechend bereit, seinen territorialen Finanzierungsanteil an den jeweiligen Linien zu übernehmen. Mitte dieses Jahres gab es bereits entsprechende Gespräche (siehe Antwort zu Frage 7) zur Verdichtung des Angebots auf der Buslinie 638 zwischen Campus Jungfernsee und Spandau. Die Potsdamer Verkehrsbetriebe wollten im Anschluss an das Gespräch weitere verkehrsplanerische Untersuchungen diesbezüglich durchführen.

Die BVG teilt hierzu mit: „In Gesprächen zwischen Potsdam und Berlin wurde vereinbart, auch weiterhin eine Bus-Anbindung über die B 2, die das geplante Wohngebiet am südöstlichen Rand tangiert, umsteigefrei zum Bahnhof Spandau anzubieten. Über die genauen Ausprägungen (Linienführung, Takte) werden zu gegebener Zeit genaue Festlegungen erfolgen.“

Frage 6:

Welche Schienenanbindungen, insbesondere mit der Straßenbahn in Richtung Spandau, sind in Vorbereitung oder Diskussion? Wie ist der Realisierungshorizont?

Antwort zu 6:

Eine Straßenbahnanbindung oder anderweitige SPNV-Anbindung zwischen Spandau und Krampnitz ist gemäß dem aktuellen Entwurf des Berliner Nahverkehrsplans 2019-2023 nicht vorgesehen.

Frage 7:

Mit welchen Körperschaften im Land Brandenburg haben Senat oder Bezirk Spandau bisher Gespräche hinsichtlich länderüberschreitender ÖPNV-Anbindungen geführt bzw. wurden von dort angefragt? Welche Ergebnisse liegen vor?

Antwort zu 7:

Der Aufgabenträger für den ÖPNV des Landes Berlin, der Aufgabenträger für den ÖPNV der kreisfreien Stadt Potsdam, die BVG, die Potsdamer Verkehrsbetriebe und der VBB haben Gespräche zur Ausgestaltung des Stadt-Umland-Verkehrs im ÖPNV zwischen Berlin und Potsdam geführt. Hierbei war auch die Anbindung von Krampnitz ein Thema. Zu den Ergebnissen siehe die Antwort zu 5.

Berlin, den 04.12.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz