

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 12. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mai 2022)

zum Thema:

Verkehrliche Erschließung der Bauvorhaben am Blankenburger Süden

und **Antwort** vom 30. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Juni 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11855
vom 12. Mai 2022
über Verkehrliche Erschließung der Bauvorhaben am Blankenburger Süden

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

Frage 1:

Durch welches schienengebundene Verkehrsmittel soll nach den Planungen des Senats der Blankenburger Süden erschlossen werden?

Antwort zu 1:

Das Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden soll durch die Straßenbahn erschlossen werden.

Frage 2:

Wenn eine Straßenbahn der Feinverteilung dient, an welchen Punkten ist die geplante Straßenbahnlinie im Bereich des Blankenburger Südens mit den leistungsfähigen Angeboten von S- und U-Bahn verknüpft?

Antwort zu 2:

Die geplante Straßenbahnstrecke wird als Verlängerung der Linie M2 durch das Entwicklungsgebiet zum S-Bahnhof Blankenburg geführt. Verknüpfungen mit S- und U-Bahn bestehen im Streckenverlauf am Bahnhof Alexanderplatz (S- Bahn, U-Bahn und Regionalverkehr), am Bahnhof Prenzlauer Allee (S-Bahn) und am Bahnhof Blankenburg (S-Bahn).

Frage 3:

Wie schätzt der Senat die Auslastung der S-Bahn-Linien S2 und S8 in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde aktuell ein?

Antwort zu 3:

Im Hinblick auf die hier in Rede stehende Verkehrserschließung des Blankenburger Südens wird im Folgenden die Auslastung der S2 im Abschnitt Blankenburg – Nord-Süd-Tunnel und der S8 im Abschnitt Blankenburg – Ostring betrachtet. Nördlich von Blankenburg ist auf beiden Linien – wie auf Außenästen von Radiallinien üblich – eine abnehmende Auslastung zu verzeichnen. Südlich der Innenstadt- bzw. Ringbahnabschnitte ist von einer derart starken Verteilung der von und nach Blankenburg führenden Verkehrsströme im ÖPNV-Netz auszugehen, dass die verkehrliche Wirkung des Neubaugebietes im Blankenburger Süden die Linien S2 und S8 dort nicht wesentlich stärker beeinflussen wird als andere Linien im Berliner ÖPNV-Netz. Betrachtet wird jeweils vorrangig die mit Bezug auf Einwohnende des Neubaugebietes Blankenburger Süden maßgebliche Lastrichtung (morgens in Richtung Süden, nachmittags in Richtung Norden). Als Grundlage der Betrachtung dienen die im Jahr 2018 durch die DB Vertrieb GmbH im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg mittels Stichprobenerhebung und Hochrechnung nach dem bundesweit angewandten Verfahren DB-RES ermittelten Nachfragedaten. Neuere Nachfragedaten für die Linien S2 und S8 liegen dem Berliner Senat nicht vor. Für beide Linien werden zunächst die bisher angebotenen Platzkapazitäten betrachtet (S2-Stammzuggruppe Bernau – Blankenfelde: Acht-Wagen-Züge, S2-Tageszuggruppe Buch – Lichtenrade : Sechs-Wagen-Züge, S8: Vier-Wagen-Züge), in der Folge jedoch auch die bereits absehbaren bzw. teils realisierten kapazitiven Verstärkungen des Verkehrsangebotes berücksichtigt (S2-Tageszuggruppe: Acht-Wagen-Züge ab 9.5.2022, S8: Sechs-Wagen-Züge ab 14.10.2022, geplante Verlängerung einer weiteren S-Bahnlinie nach Blankenburg ab dem vierten Quartal 2023).

Für die Linie S2 ergeben sich mit den bis zum Frühjahr 2022 angebotenen Platzkapazitäten im am stärksten belasteten Abschnitt Blankenburg – Gesundbrunnen in der morgendlichen Spitzenstunde (7-8 Uhr) mittlere Auslastungswerte (im Durchschnitt beider Zuggruppen) zwischen 56 % und 60 %, in einem Teilabschnitt kurzzeitig 65 %, in der nachmittäglichen Spitzenstunde (15-16 Uhr) zwischen 47 % und 52 %. Mit der aktuell bereits realisierten und künftig (ggf. mit kurzzeitigen Unterbrechungen im Jahr 2023) geplanten Fortführung der Verstärkung der bisherigen Sechs-Wagen-Züge der Tageszuggruppe (jeder zweite Zug) auf acht Wagen sinken die mittleren Auslastungen um rund 13 %.

Für die Linie S8 ergeben sich mit den derzeit angebotenen Platzkapazitäten im am stärksten belasteten Abschnitt Pankow – Landsberger Allee in der morgendlichen Spitzenstunde (7-8 Uhr) mittlere Auslastungswerte zwischen 60 % und 73 %, in der nachmittäglichen Spitzenstunde (16-17 Uhr) zwischen 38 % und 47 %. Mit der ab 14.10.2022 zu realisierenden Verstärkung der bisherigen Vier-Wagen-Züge auf sechs Wagen sinken die Auslastungen um rund 33 %.

Es ist zudem geplant, ab dem vierten Quartal 2023 neben den Linien S2 und S8 noch eine weitere S-Bahnlinie bis nach Blankenburg zu verlängern. Damit würde sich die Zahl der S-Bahn-Fahrten von bzw. nach Blankenburg von 9 auf 12 Fahrten pro Stunde erhöhen. Diese zusätzlich angebotenen Kapazitäten würden sich ebenfalls reduzierend auf die Auslastungen auswirken.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass, soweit sich gemäß der Nachfragedaten aus 2018 insbesondere auf der Linie S8 in den Spitzenstunden teilweise Auslastungen über dem Auslastungs-Grenzwert von 65 % gemäß Berliner Nahverkehrsplan ergeben, diese Werte mit der kapazitiven Verstärkung ab 14.10.2022 deutlich absinken. Auch auf der Linie S2 sind mit der bereits erfolgten kapazitiven Verstärkung und der geplanten Verlängerung einer weiteren Linie nach Blankenburg keine kritischen Auslastungswerte zu erwarten.

Aktuell besteht infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie weiterhin eine verminderte Verkehrsnachfrage. Gemäß aktuellen Schätzungen der S-Bahn Berlin GmbH auf der Grundlage stichprobenartiger, nicht repräsentativer Beobachtungen von Betriebspersonalen auf ausgewählten Stationen liegt die Verkehrsnachfrage im S-Bahn-Netz im Mai 2022 bei etwa 85 % des Vor-Corona-Niveaus aus dem Jahr 2018. Wegen der Erhebungsmethodik ist dieser Wert mit einer relativ großen Unsicherheit behaftet, und es liegen keine Erkenntnisse vor, inwiefern sich dieses Nachfrageniveau gleichmäßig über das S-Bahn-Netz verteilt.

Frage 4:

Mit welchem zusätzlichen Fahrgastaufkommen rechnet der Senat auf diesen Linien, wenn das geplante Bauvorhaben am Blankenburger Süden umgesetzt wird?

Antwort zu 4:

Der größte Teil der ÖV-Nutzenden des Entwicklungsgebiets Blankenburger Süden wird die neue Straßenbahnlinie M2 nutzen, die von verschiedenen Haltestellen des Gebietes umsteigefreie Verbindungen nach Mitte (Alexanderplatz) und eine schnelle Anbindung an die Ringbahn am Bahnhof Prenzlauer Allee ermöglicht.

Ein geringerer Teil wird die Umsteigeverbindung über den Bahnhof Blankenburg nutzen. Die Anzahl dieser Fahrgäste ist jedoch im Vergleich zu den Steigerungen der Nachfrage durch die weiteren Entwicklungsgebiete in Buch, Karow, Buchholz und in Bernau eher gering. Gegenüber 2016 kann bei Umsetzung aller Entwicklungsvorhaben von einer Verdoppelung der S-Bahn-Nachfrage auf der Stettiner Bahn ausgegangen werden. Dies wird planerisch durch verschiedene Maßnahmen aufgefangen:

- Verlängerung aller Zuggruppen der S2 auf 8 Wagen
- Einführung einer neuen S-Bahn-Linie S86 zwischen Buch und Grünau
- Bau eines Kreuzungsbahnhofs am Karower Kreuz mit Zugang zu Regionalverkehrslinien neben dem zusätzlichen S-Bahn-Halt
- Im Rahmen von i2030 wird die Nahverkehrstangente Nord geplant, hierbei wird die S75 von Wartenberg zum Karower Kreuz und weiter Richtung Bucher Straße verlängert. Mit dieser Maßnahme wird die S8 nach Buch umgelenkt, wodurch hier das S-Bahn-Angebot auf einen 5-Minuten-Takt ggü. heute verdoppelt wird.
- Im Rahmen von i2030 soll die Strecke nach Bernau für einen 10-Minuten-Takt ausgebaut werden, wodurch eine gleichmäßigere Auslastung der S2 im Berliner Abschnitt erreicht wird.

Frage 5:

Wie schätzt der Senat die Leistungsfähigkeit der Knotens Prenzlauer Promenade/ Am Steinberg/ Thulestraße für den MIV und den ÖPNV (bitte getrennt nach Bus und Straßenbahn angeben) aktuell ein?

Antwort zu 5:

Der Knotenpunkt Prenzlauer Promenade/ Am Steinberg/ Thulestraße weist in den meisten Tagesstunden in allen Relationen eine ausreichende Leistungsfähigkeit sowohl im Motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. In den Spitzenstunden ist diese abhängig von der Lastrichtung der Verkehre des MIV teilweise nicht gegeben. Vorrangig in der Spätspitze kommt es zu erheblichen Überlastungserscheinungen im MIV, die auch über die dem Knoten vorangehenden Einmündungen hinausgehen. Hierdurch entstehen auch Behinderungen an der Einmündung der Langhansstraße, u. a. auch für die dort abbiegenden Straßenbahnen der Linien M13 und 12. Ursächlich für die Behinderungen am o. g. Knoten ist der Abbiegevorgang der Straßenbahn M2, der im Wesentlichen die Südzufahrt beeinflusst. Vereinzelt kommt es auch in der Thulestraße sowie auf dem Linksabbiegestreifen in der Nordzufahrt zu kurzfristigen Rückstauerscheinungen.

Der ÖPNV hat an der Kreuzung eine Bevorrechtigung für die Straßenbahn und Busse sowie in beiden Zu- und Ausfahrten einen besonderen Bahnkörper und für den Bus in der Zufahrt Am Steinberg einen Bussonderfahrstreifen. In der Nordzufahrt verkehren die Busse über den allgemeinen Linksabbiegestreifen. Behinderungen im ÖPNV (Bus und Straßenbahn) sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 6:

Wie wird sich die Leistungsfähigkeit dieses Knotens durch die Verlängerung der Straßenbahn von Heinersdorf nach Blankenburg verändern?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich muss der Knoten in der Zufahrt Am Steinberg hinsichtlich der Haltestellensituation sowie zusätzlicher Radverkehrsanlagen umgebaut und die baulichen Defizite im Knoteninnenraum behoben werden. Die baulichen Maßnahmen werden die Zufahrt Am Steinberg und die Nordzufahrt der Prenzlauer Promenade umfassen. Ein Umsetzungshorizont ist nicht bekannt.

Ein Angebotszuwachs bei der Straßenbahn durch höhere Takte wird die Anzahl der Beeinflussungen auf der Relation erhöhen. Höhere Takte auf der Straßenbahn haben auch Auswirkungen auf die Zufahrt Thulestraße und die Linksabbiegeverkehre der Prenzlauer Promenade Nord, da diese im unmittelbaren Konflikt stehen. Kompensationsmaßnahmen sind unter den baulichen Randbedingungen der Südzufahrt nicht ersichtlich. Höhere Takte im ÖV führen in der Regel ebenfalls zu einer Verringerung der situativen Eingriffsmöglichkeiten der ÖV-Fahrzeuge durch gegenseitige negative Beeinflussungen. Weitergehende quantitative Einschätzungen sind anhand des aktuellen Planungsstands nicht möglich.

Frage 7:

In welcher Art und in welchem Umfang sind durch die Verlängerung der Straßenbahn Eingriffe in private Grundstücke notwendig?

Antwort zu 7:

Die abgeschlossene Grundlagenermittlung hat ergeben, dass grundsätzlich Eingriffe in private Grundstücke durch den Straßenbahnneubau nicht zu vermeiden sein werden. In welcher Art und Umfang kann bislang noch nicht geäußert werden. Konkretere Aussagen dazu ergeben sich mit Abschluss der Vorplanung und der damit einhergehenden Wahl der Vorzugsvariante.

Frage 8:

Welche Maßnahmen (Ausbau des Bestandes sowie Netzergänzungen) plant der Senat im Straßennetz im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben? Wann werden diese beginnen, wann fertiggestellt?

Antwort zu 8:

Die Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung des Bauvorhabens Blankenburger Süden im Straßennetz sind Bestandteil des am 20.07.2021 vom Senat beschlossenen Struktur- und Nutzungskonzeptes (siehe auch

<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/blankenburger-sueden/de/strukturnutzung.shtml> - Begleitplan Mobilität MIV).

Dabei handelt es sich im übergeordneten Straßennetz insbesondere um die Auflösung des sogenannten Doppelknotens in Blankenburg (Bahnhofstraße/Krugstege/Heinersdorfer Straße/Blankenburger Pflasterweg), die Realisierung der Verkehrserschließung Blankenburg (beinhaltet das Netzelement N4 der sogenannten Verkehrslösung Heinersdorf) sowie die Netzelemente N1 und N2 der Verkehrslösung Heinersdorf.

Die Genehmigungsverfahren sowie der Bau sind u.a. von der Verfügbarkeit finanzieller und personeller Ressourcen abhängig und können aktuell nicht verbindlich datiert werden. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen der 3. Stufe der vorbereitenden Untersuchungen zum Blankenburger Süden eine detaillierte Umsetzungskonzeption erarbeitet, die u.a. diese Fragenstellungen klären soll.

Berlin, den 30.05.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz