

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Marcel Hopp (SPD)**

vom 24. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2022)

zum Thema:

**Mobilität, ÖPNV und Verkehrsanbindung in Südneukölln (Tarifbereich B)**

und **Antwort** vom 21. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juli 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Hopp (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12446  
vom 24. Juni 2022  
über Mobilität, ÖPNV und Verkehrsanbindung in Südneukölln (Tarifbereich B)

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Neukölln und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Die Stellungnahme des Bezirksamtes Neukölln ist in der Beantwortung berücksichtigt worden, die Stellungnahme der BVG wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann beginnen die Planungen des Ausbaus der U7 zum BER? Wann wird die Planungsphase voraussichtlich abgeschlossen sein?

Antwort zu 1:

Der Senat hat die Weiterverfolgung der U-Bahnlinienerweiterung der U7 zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) beschlossen, jedoch sind weitere Abstimmungen mit dem Land Brandenburg u.a. bezüglich der Finanzierung der Planungen notwendig. Insofern kann ein genauer Zeitpunkt noch nicht benannt werden. Die Maßnahme steht auf der Prioritätenliste des Senats für eine zeitnahe Bearbeitung. Mit dem jüngst vorgelegten Haushaltsgesetz können die Personalerhöhungen erfolgen, um die U-Bahn-Planungen voranzutreiben.

Frage 2:

Wie und bis wann plant der Senat die Buslinie 171 (Hermannplatz – über Vivantes Neukölln – U-Bhf. Rudow – Flughafen BER) an das im Koalitionsvertrag formulierte Ziel der „Taktverdichtung eines 10-Minuten-Taktes im Außenstadtbereich“ anzupassen?

Frage 3:

Welche weiteren Maßnahmen trifft der Senat, um die Wohngebiete in Südneukölln (Tarifbereich B) entlang der Buslinie 171 besser an den ÖPNV anzuschließen?

Antwort zu 2 und 3:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beabsichtigt in Umsetzung des Nahverkehrsplans 2019-2023 des Landes Berlin (Kapitel V.1.1.3), den Streckenabschnitt der Buslinie 171 zwischen dem S-Bahnhof Sonnenallee und dem U-Bahnhof Rudow in der Laufzeit des Nahverkehrsplans in das 10-Minuten-Netz aufzunehmen. Für den Streckenabschnitt U-Bahnhof Rudow bis Stadtgrenze Rudow ist keine Taktverdichtung geplant, da hier bereits durch die parallel verlaufende Linie 260 ein Angebot im 10-Minuten-Takt besteht. Darüber hinaus beabsichtigt der Senat auch die weiteren Maßnahmen des Nahverkehrsplans (z.B. Priorisierung des ÖPNV im Oberflächenverkehr; barrierefreier Ausbau von Haltestellen; Migration vom Dieselbus zum klimaneutralen ÖPNV) in der im Nahverkehrsplan beschriebenen Form umzusetzen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen plant der Senat zum Ausbau von Carsharing-Angeboten im Außenstadtbereich - und speziell in Südneukölln (Gebiet: BVG-Tarifbereich B)?

Frage 5:

Inwieweit gibt es Überlegungen und Planungen mit landeseigenen und privaten Wohnungsunternehmen dezentrale, stationäre Carsharing-Angebote für Mieterinnen und Mieter in Kiezen im Außenstadtbereich aufzubauen und damit ein alternatives Angebot zu schaffen, durch das mehr Bewohnerinnen und Bewohner außerhalb der City ihr eigenes Auto aufgeben können? Wie weit gehen solche Überlegungen und Planungen bezogen auf Südneukölln (Gebiet: BVG-Tarifbereich B)?

Antwort zu 4 und 5:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich bei den Angeboten von Mietflotten wie Carsharing um Angebote der Privatwirtschaft, so dass der Senat keine Aussage zur Entwicklung der Angebote treffen kann.

Dennoch bemüht sich der Senat mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln Anreize zu setzen, dass die Angebote vor allem in den äußeren Stadtbereichen ausgebaut und verbessert werden. In diesem Zuge finden auch Gespräche mit den Anbietern von u.a. stationsgebundenem und stationslosem Carsharing statt, um Möglichkeiten für eine Ausweitung der Angebote in die Außenbezirke zu erörtern.

Einige landeseigene und private Wohnungsunternehmen bieten ihren Mieterinnen und Mietern bereits Carsharing an bzw. sind Kooperationen im Rahmen des von der BVG initiierten Programms der Jelbi-Mobilitätsstationen eingegangen.

Frage 6:

Welche Maßnahmen plant der Senat zum Ausbau von Bikesharing-Angeboten im Außenstadtbereich - und speziell in Südneukölln (Gebiet: BVG-Tarifbereich B)?

Antwort zu 6:

Bikesharing-Angebote sind derzeit als öffentliches Leihfahrradsystem (nextbike) im Auftrag des Landes Berlin sowie als privatwirtschaftliche Angebote verfügbar. Der tagesaktuelle Ausbaustand zum öffentlichen Fahrradverleihsystem ist über den Betreiber unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/> einsehbar. Der Ausbau erfolgt schrittweise und konstant, ebenso die Ausdehnung des Systems.

Bezüglich der privaten Anbieter von Leihrädern bemüht sich der Senat mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln Anreize zu setzen, dass die Angebote vor allem in den äußeren Stadtbereichen ausgebaut und verbessert werden. In diesem Zuge finden auch Gespräche mit den Anbietern statt, um Möglichkeiten für eine Ausweitung der Angebote in die Außenbezirke zu erörtern.

Frage 7:

Welche Maßnahmen plant der Senat zum Ausbau von Elektro-Schnellladesäulen im Außenstadtbereich - und speziell in Südneukölln (Gebiet: BVG-Tarifbereich B)?

Antwort zu 7:

Der Senat arbeitet gemeinsam mit den Stadtwerken derzeit gerade an der Ableitung der Suchräume für mögliche Standorte von Schnellladehubs. Hiervon sind pro Bezirk bis zu zwei Standorte mit jeweils bis zu zehn Schnellladepunkten (150 kW DC) vorgesehen. Bei der konkreten Standortfindung ist der Senat auch auf die Bereitstellung geeigneter öffentlich-zugänglicher Flächen insbesondere im Besitz des Landes, der Bezirke oder landeseigener Unternehmen angewiesen. Daher können noch keine konkreten Standorte benannt werden.

Weiterhin sieht der Bund vor, innerhalb der Stadt zwölf weitere Schnellladehubs im Rahmen des Deutschlandnetzes zu fördern. Ein Suchraum schneidet die Ortsteile Britz und Buckow, ein weiterer befindet sich im Grenzbereich zwischen Neukölln und Treptow-Köpenick.

Bezüglich geplanter Aktivitäten privater Betreiber im öffentlich zugänglichen Raum auf privatem Grund kann der Senat keine Aussage treffen, da es sich hier um Aktivitäten der Privatwirtschaft handelt.

Frage 8:

Wie viele Ladesäulen für Elektroautos gibt es nach aktuellem Stand in Neukölln? Wie viele davon finden sich innerhalb des S-Bahn-Bereichs und wie viele finden sich außerhalb davon (Gebiet: BVG-Tarifbereich B)?

Antwort zu 8:

Die öffentlich-zugänglichen Ladestandorte können auf der Webseite des Berliner Energieatlas unter <https://energieatlas.berlin.de> eingesehen werden.

Frage 9:

Mit welcher durchschnittlichen fußläufigen Entfernung vom individuellen Wohnort plant der Senat ein in Zukunft optimal ausgebautes Elektro-Ladesäulen-Netz?

Frage 10:

Welche durchschnittliche, fußläufige Entfernung vom individuellen Wohnort zur nächsten Elektro-Ladesäule liegt im Vergleich dazu aktuell vor? Bitte gliedern nach Durchschnittswerten bezogen auf Berlin-gesamt, Berlin-City, Berlin-Außenstadtbereich, Neukölln, Nord-Neukölln, Südneukölln.

Antwort zu 9 und 10:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet.

Der Senat plant in allen Teilräumen der Stadt ein Ladeinfrastrukturangebot zu schaffen, welches auf den zukünftigen Bedarf ausgerichtet ist. Das heißt, an Orten mit wenig Stellplätzen im

privaten Raum und mehr Zielverkehren im Tagesverlauf wird tendenziell mehr Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum errichtet als an Orten, an denen der Bedarf absehbar geringer ausfallen wird. Die durchschnittliche fußläufige Entfernung zum Wohnort stellt dabei bezüglich der Verteilung von Ladeinfrastruktur nur lokal eine relevante Planungsgröße dar und bildet – auch wegen Lösungen auf privatem Grund – daher keine gesamtstädtisch einheitliche Planungsgröße. Bei der Planung der Betreiber vor Ort wird jedoch darauf geachtet, dass die Ladeeinrichtungen, sich in der Nähe der späteren Nutzenden befinden.

Frage 11:

An welchen gemäß dem Koalitionsvertrag „wichtigen ÖPNV-Stationen“ in Südneukölln (Gebiet: BVG-Tarifbereich B) plant der Senat die Errichtung von Fahrradparkplätzen und -parkhäusern?

Antwort zu 11:

An allen Stationen, an denen der prognostizierte Bedarf bis 2030 laut den Standort- und Potenzialanalysen nicht erfüllt werden kann, ist vorgesehen, freie und gesicherte Abstellanlagen zu errichten. Das betrifft die Stationen Köllnische Heide, Grenzallee, Parchimer Allee, Lipschitzallee, Wutzkyallee und Rudow. Wenn der prognostizierte Bedarf bis 2030 bereits erfüllt ist, sollen die Stationen zusätzlich mit gesicherten Abstellanlagen ausgestattet werden. Dies ist an den Stationen Blaschkoallee, Britz-Süd, Johannisthaler Chaussee und Zwickauer Damm der Fall. Ein Fahrradparkhaus wird im Bereich Südneukölln derzeit nicht geplant.

Frage 12:

Gibt es Planungen zum Ausbau des Tramnetzes nach Südneukölln? Wenn ja, welche und wie weit ist der Planungsstand?

Frage 13:

Wie weit sind die Planungen der im Nahverkehrsplan 2019-2023 als „dringlicher Bedarf“ eingestuften Tram-Anbindung Treptows nach Neukölln (entlang der aktuellen M11-Buslinie bis U-Bhf. Johannisthaler)? Wann soll die Umsetzung erfolgen?

Antwort zu 12 und 13:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 12 und 13 gemeinsam beantwortet.

Für die Straßenbahnstrecke von Johannisthal (Haeckelstraße) in Richtung Gropiusstadt (Zwickauer Damm/ Johannisthaler Chaussee) läuft aktuell die Grundlagenermittlung (HOAI-Leistungsphase 0/1). Die Inbetriebnahme ist nach gegenwärtigem Stand Ende 2029 vorgesehen.

Weitere Straßenbahn-Planungen, die den Bereich Süd-Neukölln im Sinne der Anfrage berühren, sind die Strecken Johannisthaler Chaussee – Buckower Chaussee – Marienfelde Stadtrandsiedlung, Alt Mariendorf – Lichtenrade, Hermannstraße – Buckow Süd. Die drei letztgenannten Strecken sind im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 als weiterer Bedarf mit offenem Inbetriebnahmehorizont enthalten. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt eine Überprüfung des ÖPNV-Bedarfsplans.

Frage 14:

Welche Maßnahmen ergreift bzw. plant der Senat, um zu verhindern, dass weiterhin viele Berliner und Brandenburger Fluggäste des BER, um Parkgebühren am Flughafen zu vermeiden, ihr Auto zulasten des freien Parkraums der Bewohnerinnen und Bewohner in Rudow (insbesondere im Frauenviertel) abstellen?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt kann aufgrund der Genehmigungsfreiheit eine solche Nutzung derzeit nicht unterbinden. Es muss daher nach Ansicht des Bezirksamtes vorrangig darum gehen, den ÖPNV so attraktiv zu gestalten, dass die Verkehrswende gelingt, um dadurch noch mehr Bürgerinnen und Bürgern Alternativen zum eigenen PKW zu eröffnen. Hiermit sind mit der S-Bahn-Anbindung und dem Flughafenexpress wesentliche Voraussetzungen geschaffen.

In Nordneukölln hat das Bezirksamt die Einführung von acht Parkraumbewirtschaftungszonen beschlossen. Die Einführung der Zonen soll sukzessive ab Sommer 2023 erfolgen. Erst danach können ggf. weitere Gebiete dahingehend geprüft werden.

Frage 15:

Mit welchen Maßnahmen gedenkt der Senat die zunehmend verschärfte Parksituation in der Gropiusstadt zu entspannen? Inwieweit werden dabei gegenwärtige und zukünftige Bautätigkeiten der Nachverdichtung in der Gropiusstadt mit in die Planungen einbezogen?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt weiß um die schwierige Parkplatzsituation in der Gropiusstadt. Entsprechende Rückmeldungen haben beispielsweise dazu geführt, dass die Städtische Wohnungsbaugesellschaft degewo ein neues Parkhaus im Joachim-Gottschalk-Weg mit 218 Stellplätzen errichtet. Darüber hinaus sieht das Bezirksamt kurzfristig keine Möglichkeiten, der Parkplatzsituation unmittelbar entgegen zu wirken. Geeignete zusätzliche, öffentliche Flächen stehen hierfür nicht zur Verfügung.

Der Schaffung von zusätzlichem (günstigen) Wohnraum kommt auf Grund des in Berlin festgestellten angespannten Wohnungsmarkts eine sehr hohe Priorität zu. Bei Nachverdichtungsmaßnahmen wird darauf geachtet, dass moderne Mobilitätskonzepte integriert werden und für die neuen Gebäude wegfallende Parkplätze möglichst ersetzt werden. Der vollständige Ersatz und Ergänzung für die neu hinzukommenden Wohnungen ist aber nicht immer möglich. Auch hier muss es nach Ansicht des Bezirksamtes darum gehen, durch einen attraktiven ÖPNV, sichere Radrouten und Mobilitätsstationen dafür zu sorgen, dass den Bürgerinnen und Bürgern Alternativen zum eigenen PKW zur Verfügung stehen.

Frage 16:

Welche weiteren On-Demand-Services plant der Senat nach Einstellung der Testphase des Rufbusses „Berlkönig“? Inwieweit wird in dieser Planungen die Einbindung und Anbindung Südneuköllns (Gebiet: BVG-Tarifbereich B) mitgedacht?

Antwort zu 16:

Der Senat hat bei der BVG ein On-Demand-Angebot beauftragt, das als ein in den ÖPNV integrierter Rufbusdienst zur besseren Erschließung unzureichend bedienter Stadtquartiere gemäß Nahverkehrsplan für Berlin (NVP) angelegt ist. Der Pilotbetrieb wird in einem 62 km<sup>2</sup> großen Gebiet im Tarifbereich B östlich der Ringbahn in Teilen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick durchgeführt werden. Dieses vom Land Berlin als gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung bestellte und finanzierte Angebot unterscheidet sich konzeptionell deutlich von dem eigenwirtschaftlichen BVG-Angebot „BerlKönig“, das über vier Jahre in der Innenstadt erprobt wurde. Zu den Details des neuen Angebots wird auf die Antworten zu den Schriftlichen Anfragen 19/10486 und 19/11414 verwiesen.

Der Aufgabenträger prüft, welche weiteren Gebiete für eine Behebung von Erschließungsdefiziten im o.g. Sinne durch On-Demand-Angebote in Betracht kommen. Dabei werden selbstverständlich alle möglichen, im Tarifbereich B liegenden Stadtquartiere, soweit sie unzureichend bedient sind, in den Blick genommen. Um hier angesichts des sehr hohen Zuschussbedarfs für On-Demand-Verkehre mit Blick auf die Akzeptanz und Wirksamkeit solcher Angebote eine gute Gebietswahl zu treffen, sollen dabei auch die ersten Erfahrungen aus der o.g. Erprobung in Teilen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick nutzbar gemacht werden.

Frage 17:

Wie bewertet der Senat und die BVG die Verkehrsanbindung nach Brandenburg, explizit auch angesichts der Einführung der neuen grenzüberschreitenden Linie 744? In welchem Ausmaß wird diese angenommen?



Antwort zu 17:

Mit den Linien X7, X71, 744 und N7 verfügt der Neuköllner Süden über eine gute Anbindung an das Brandenburger Umland. Darüber hinaus bestehen an der Haltestelle Flughafen BER Terminal 1-2 Umsteigemöglichkeiten zu weiteren Zielen in Brandenburg.

Zur Linie 744 nimmt die BVG wie folgt Stellung:

„Die Linie 744 stellt mit ihrem 20-Minuten-Takt ein überdurchschnittlich gutes Angebot im Stadt-Umland-Verkehr dar. Die Linie wird gut angenommen, bietet aber noch Entwicklungspotential, was angesichts der noch nicht abgeschlossenen Siedlungerschließung im Schönefelder Einzugsbereich der Linie auch beabsichtigt war, um Neuansiedlern direkt ein gutes ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen.“

Frage 18:

Welche Angebotsverbesserung plant der Senat für Buckow-Süd, sobald die Buckower Felder fertiggestellt sind? Inwieweit werden dabei gegenwärtige und zukünftige Bautätigkeiten in Groß-Ziethen mit in die Planungen einbezogen?

Antwort zu 18:

Hierzu nimmt die BVG wie folgt Stellung:

„Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung Buckower Felder ist eine schrittweise Erhöhung des vorhandenen Busangebotes geplant. Mit Fertigstellung der auf dem Baufeld neu zu errichtenden Endstelle, werden in einem ersten Schritt die heute in Alt-Buckow endenden Fahrten der Buslinie M44 nach dorthin verlängert. Damit kann zu vielen Tageszeiten vom S+U Hermannstraße bis zur Kreuzung Buckower Damm / Gerlinger Straße ein 5-Minuten-Takt angeboten werden und der Westrand der Buckower Felder wird dann neu im 10-Minuten-Takt angebunden. Darüber hinaus wird in einem 2. Schritt das Angebot der Buslinie 172 zur Anbindung des U Johannisthaler Chaussee bedarfsgerecht erweitert.“

Bisher sind auf der Relation zwischen Groß-Ziethen und Buckower Felder keine Linienmaßnahmen angedacht. Jedoch ist es aus unserer Sicht notwendig, mit steigendem Pendlerverkehrsaufkommen im MIV auch die Lichtsignalanlagen auf Berliner Gebiet so anzupassen, dass der ÖPNV insbesondere im schmalen Teil des Buckower Damms ohne große Verlustzeiten verkehren kann.“

Im Rahmen des neu aufzustellenden Nahverkehrsplans für die Jahre 2024 bis 2028 legt Berlin ein besonderes Augenmerk auf den Stadt-Umland-Verkehr, dabei werden auch die baulichen Entwicklungen im Umland als wichtige Rahmenbedingungen der ÖPNV-Entwicklung berücksichtigt.

Für die Bestellung von Verkehrsleistungen des sogenannten übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV) sind im Land Brandenburg die Landkreise verantwortlich, für die Gemeinde Groß-Ziethen damit der Landkreis Dahme-Spreewald. Das Land Berlin ist entsprechend der schon im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 genannten Standards und der vorhandenen Verkehrsbedarfe bereit, seinen Anteil zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Busverkehrs auf Berliner Gebiet zu leisten (Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Kap. III.1.6.2). Die Koordinierung der Angebotsplanung im Stadt-Umland-Verkehr obliegt dabei dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Frage 19:

Wie und wann gedenkt der Senat, den Bereich Britz entlang der Mohriner Allee am Nachtlinienbus-Netz anzubinden?

Frage 20:

Wie und wann gedenkt der Senat den Bereich Buckow-Ost, entlang der Johannisthaler und Neuköllner Straße am Nachtlinienbus-Netz anzubinden?

Antwort zu 19 und 20:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 19 und 20 gemeinsam beantwortet.

Hierzu nimmt die BVG wie folgt Stellung:

„Die Abschnitte zwischen Alt-Mariendorf und Britz über Britzer Str. und Mohriner Allee sowie in Buckow Ost sind bereits Gegenstand von Vorüberlegungen zum Ausbau des Nachtangebotes. Die dort vorhandenen Erschließungslücken sind im stadtweiten Vergleich bezogen auf die betroffenen Einwohner nicht von oberster Priorität.“

Der Senat teilt die Einschätzung der BVG bezüglich der Priorisierung.

Frage 21:

Was plant der Senat, um das Nadelöhr für den Bus- und Radverkehr in der Straße Alt-Buckow zu entlasten bzw. zu vermeiden?

Antwort zu 21:

Derzeit bestehen keine Radverkehrsmaßnahmen in der Straße Alt-Buckow oder in parallel verlaufenden Alternativverbindungen. Bis auf die Planung von Schutz- und Radfahrstreifen in der Gerlinger Straße und Töpchiner Weg sind keine weiteren Maßnahmen bekannt.

Der Linienbus-Verkehr nutzt ebenso die vorhandene Verkehrsinfrastruktur.

Berlin, den 21.07.2022

In Vertretung

Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz