

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)

vom 07. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. September 2022)

zum Thema:

Anbindung der Außenbezirke durch S5 und U5

und **Antwort** vom 22. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13144
vom 07.09.2022
über Anbindung der Außenbezirke durch S5 und U5

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 die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Warum wurde die S5 aus Spandau zurückgezogen, obwohl sie im Gegensatz zu anderen S-Bahnlinien, wie z.B. die S75, im 10-Minutentakt bedient? Welcher Unterschied besteht zwischen diesen beiden Linien bzw. was ist das Entscheidungskriterium dafür? Ist geplant, die Linienführung der S5 zu verändern, sodass diese wieder bis nach Spandau durchfährt?

Antwort zu 1:

Die Bedienung des Streckenabschnittes Westkreuz – Spandau der Berliner S-Bahn erfolgt bis auf die Tagesrandlagen im 10 Minuten-Takt. Dieser Standard ist zunächst unabhängig davon, welche Linie(n) dafür zum Einsatz kommen. Eine Verschlechterung des Verkehrsangebotes ist durch einen Wechsel von Linien, die diesen Abschnitt bedienen, daher nicht gegeben. Das Liniengefüge nach Spandau unterlag in den letzten Jahren aus baulichen und angebotsplanerischen Gründen mehrfachen Veränderungen. Bis August 2009 verkehrten die

Linien S75 und S9 jeweils im 20-Minuten-Takt nach Spandau. Ab August 2009 konnte die Linie S9 aufgrund der Sperrung der Verbindungskurve Treptower Park – Warschauer Straße nicht mehr auf die Stadtbahn und nach Spandau geführt werden. Es verkehrten nun die Linien S75 und S3 nach Spandau. Ab Dezember 2011 musste dann die Linie S3 baubedingt in Ostkreuz enden und konnte ebenfalls nicht mehr nach Spandau geführt werden. Aufgabenträger und S-Bahn Berlin GmbH hatten sich für diesen Bauzustand daher entschieden, die Linie S5 im 10-Minuten-Takt nach Spandau zu führen und die Linie S75 nach Westkreuz zurückzuziehen. Diese Neuordnung wurde aufgrund einer besseren Übersichtlichkeit des Angebots und eines höheren Fahrgastaufkommens der Linie S5 im Vergleich zur Linie S75 vorgenommen.

Nach der Herstellung der infrastrukturseitigen Voraussetzungen im Bereich Ostkreuz wurde die Flughafenlinie S9 wieder nach Spandau geführt und die Linienführung vor Beginn der Baumaßnahmen am Ostkreuz wiederhergestellt. Mit der Führung der Linie S9 nach Spandau wird eine direkte S-Bahn-Flughafenanbindung mit einer möglichst großen räumlichen und zeitlichen Abdeckung – also auch in Tagesrandlage – für Flugreisende und Beschäftigte gewährleistet. Die Linie S9 verkehrt vertaktet mit der Linie S3 nach Spandau. Der Linientausch zwischen der S3 und der ursprünglich nach Spandau geführten S75 ist aufgrund der größeren Nachfrage auf der Linie S3 sachgerecht. Für die Linie S5 verbleibt daraus resultierend wieder der Endpunkt Westkreuz. Dort besteht ein bahnsteiggleicher Umstieg zu den Linien S3 und S9, sodass die Einschränkungen für die Fahrgäste nach bzw. aus Spandau nicht als gravierend beurteilt werden.

Frage 2:

Warum wird in der Ausschreibung für das Netz Stadtbahn nicht die S5 im 10-Minutentakt, sondern die schwach ausgelastete S75 zusammen mit der S9 nach Spandau geführt?

Antwort zu 2:

Mit der Ausschreibung sehen die Länder Berlin und Brandenburg zukünftig eine Verbesserung des Verkehrsangebotes durch zusätzliche Verkehrsleistungen und Kapazitäten vor. Daraus resultieren für die Gestaltung der Fahrpläne z.T. neue Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten. Die Linie S9 soll aus den oben genannten Gründen weiterhin bis Spandau verkehren. Ziel bleibt es außerdem, den Abschnitt Westkreuz – Spandau weiterhin in einem möglichst glatten 10-Minuten-Takt zu bedienen. Neben der Linie S9 wird daher perspektivisch die Linie S75 nach Spandau geführt. Beide Linien verkehren im 20-Minuten-Takt auf der Stadtbahn und bilden gemeinsam einen 10-Minuten-Takt nach Spandau. Die Linien S3, S5 und S7 verkehren im Zielfahrplan im 10-Minuten-Takt auf der Stadtbahn. Daher ist es nicht möglich, diese Linien zusammen mit der S9 in einem glatten 10-Minuten-Takt nach Spandau zu führen, ohne an anderer Stelle im Fahrplan für die Fahrgäste ungünstige Bedingungen in Kauf nehmen zu müssen.

Frage 3:

Wie hoch sind die Fahrgastzahlen bei der S3, S5, S7, S75 und der S9 (tabellarische Aufstellung, Ein- und Aussteiger an jeder einzelnen Station pro Tag, Durchschnittswerte)?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die folgenden Werte beruhen auf Erhebungen aus dem Jahr 2018, die im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg durchgeführt wurden.“

Ein- und Aussteiger (Durchschnittswerte je Tag je Linie und Bahnhof; Quelle: RES 2018)													
Nr	Bahnhof	S3	S5	S7	S75	S9	Nr	Bahnhof	S3	S5	S7	S75	S9
1	SPANDAU	9.749	-	-	-	11.150	36	KAULSDORF	-	6.013	-	-	-
2	STRESOW	1.509	-	-	-	1.645	37	MAHLSDORF	-	12.952	-	-	-
3	PICHELBERG	1.481	-	-	-	2.272	38	BIRKENSTEIN	-	3.239	-	-	-
4	OLYMPIASTADION	1.767	-	-	-	1.937	39	HOPPEGARTEN	-	6.975	-	-	-
5	HEERSTRASSE	3.072	-	-	-	3.592	40	NEUENHAGEN	-	4.110	-	-	-
6	MESSE SÜD	3.225	-	-	-	4.304	41	FREDERSDORF	-	4.200	-	-	-
7	WESTKREUZ	7.210	5.432	18.189	-	7.607	42	PETERSHAGEN NORD	-	3.417	-	-	-
8	CHARLOTTENBURG	6.955	9.853	18.147	-	7.143	43	STRAUSBERG	-	5.426	-	-	-
9	SAVIGNYPLATZ	4.486	6.616	10.174	-	4.743	44	HEGERMUHLE	-	2.135	-	-	-
10	ZOOLOGISCHER GARTEN	14.161	20.873	31.882	-	15.178	45	STRAUSBERG STADT	-	3.556	-	-	-
11	TIERGARTEN	3.479	6.396	8.360	-	4.391	46	STRAUSBERG NORD	-	3.488	-	-	-
12	BELLEVUE	3.543	5.728	7.333	-	4.431	47	POTSDAM HBF	-	-	21.837	-	-
13	BERLIN HBF	13.249	21.532	29.699	-	14.626	48	BABELSBERG	-	-	9.434	-	-
14	FRIEDRICHSTRASSE	21.265	37.215	48.294	-	24.378	49	GRIEBNITZSEE	-	-	10.624	-	-
15	HACKESCHER MARKT	6.875	12.442	17.819	-	8.283	50	WANNSEE	-	-	15.775	-	-
16	ALEXANDERPLATZ	18.669	29.619	40.872	-	21.136	51	NIKOLASSE	-	-	5.964	-	-
17	JANNOWITZBRÜCKE	5.553	12.633	13.641	-	4.917	52	GRUNEWALD	-	-	5.646	-	-
18	OSTBAHNHOF	15.343	14.883	19.142	-	9.483	53	SPRINGPFUHL	-	-	16.389	8.697	-
19	WARSCHAUER STR.	18.294	21.927	21.801	-	12.103	54	PÖLCHAUSTRASSE	-	-	5.279	-	-
20	OSTKREUZ	33.714	37.621	34.358	18.934	-	55	MARZAHN	-	-	12.730	-	-
21	RUMMELSBURG	4.860	-	-	-	-	56	RAOUL-WALLENBERG-STR.	-	-	6.075	-	-
22	BBHF RUMMESLBERG	4.258	-	-	-	-	57	MEHROWOWER ALLEE	-	-	10.784	-	-
23	KARLSHORST	15.859	-	-	-	-	58	AHRENSFELDE	-	-	12.168	-	-
24	WUHLHEIDE	3.096	-	-	-	-	59	GEHRENSEESTR.	-	-	-	1.252	-
25	KÖPENICK	25.995	-	-	-	-	60	HOHENSCHOENHAUSEN	-	-	-	10.191	-
26	HIRSCHGARTEN	3.088	-	-	-	-	61	WARTENBERG	-	-	-	6.923	-
27	FRIEDRICHSHAGEN	12.379	-	-	-	-	62	TREPTOWER PARK	-	-	-	-	11.707
28	RAHNSDORF	4.378	-	-	-	-	63	PLÄNTERWALD	-	-	-	-	1.919
29	WILHELMSHAGEN	2.457	-	-	-	-	64	BAUMSCHULENWEG	-	-	-	-	7.095
30	ERKNER	5.438	-	-	-	-	65	SCHÖNEWEIDE	-	-	-	-	7.304
31	NÖLDNERPLATZ	-	7.848	7.992	3.384	-	66	JOHANNISTHAL	-	-	-	-	1.021
32	LICHTENBERG	-	20.212	24.389	10.834	-	67	ADLERSHOF	-	-	-	-	8.843
33	FRIEDRPFELDE OST	-	12.256	13.034	6.604	-	68	ALTGLIENICKE	-	-	-	-	1.856
34	BIESDORF	-	5.447	-	-	-	69	GRUENBERGALLEE	-	-	-	-	3.629
35	WUHLETAL	-	25.840	-	-	-	70	SCHÖNEFELD	-	-	-	-	8.721

Frage 4:

Fahrgäste haben gelegentlich den Eindruck, dass an ausgewählten Stationen innerhalb des S-Bahn-Ringes häufiger gereinigt wird: Gelten bei der Bahnsteigreinigung an den Stationen Biesdorf, Wuhletal, Kaulsdorf und Mahlsdorf die gleichen Kriterien und finanziellen Budgets wie an anderen Stationen, zum Beispiel Hauptbahnhof oder Charlottenburg? Welche sind das (Häufigkeit, Personal, eingesetzte Technik – bitte konkret ausführen)?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In welchem Umfang und in welcher Regelmäßigkeit die Berliner Bahnhöfe der Deutschen Bahn gereinigt werden, ergibt sich aus dem jeweiligen Reisendenaufkommen eines Bahnhofs und dem damit verbundenen Verschmutzungsgrad. Zusätzlich fließen die Pflege der

Ausstattung, das Ausmaß von Wettereinflüssen und das Bahnhofsumfeld in die Bewertung mit ein. In der Regel werden die S-Bahnhöfe einmal täglich gereinigt. Da hier bedarfsorientiert gehandelt wird, lassen sich aber keine allgemeinen Aussagen treffen.

Für alle Bahnhöfe wird der Dienstleister DB Services mit der Reinigung beauftragt. Die eingesetzte Technik ergibt sich aus der Beschaffenheit der zu reinigenden Flächen und den jeweiligen Tätigkeiten. Die Häufigkeit der Reinigung der Bahnhofselemente führen wir nachfolgend für die speziell genannten Bahnhöfe auf; bei besonders großen Verschmutzungen sind auch Sonderreinigungen möglich.

Am Bahnhof Biesdorf werden einmal täglich u.a. die Fußboden- und Treppenflächen, die Aufzüge, die Abfallbehälter und das Bahnhofsumfeld rund um den Vorplatz gereinigt. Einmal wöchentlich werden u.a. die Handläufe, Fahrscheinautomaten und Entwerter gesäubert. Schilder, Uhren und Monitore werden zweimal jährlich gründlich gereinigt.

Am Bahnhof Charlottenburg werden u.a. die Fußboden- und Treppenflächen und die Aufzüge einmal täglich gereinigt sowie die Abfallbehälter zweimal täglich geleert. Zweimal wöchentlich werden die Böden und Treppen zusätzlich nass gereinigt, die Sitzbänke und Handläufe einmal wöchentlich. Die Zugzielanzeiger werden sechsmal jährlich gründlich gereinigt.

Die Fußboden- und Treppenflächen, die Aufzüge und das Bahnhofsumfeld am Bahnhof Kaulsdorf werden einmal täglich gereinigt und die Abfallbehälter zweimal täglich geleert. Die Böden und Treppen werden einmal wöchentlich zusätzlich nass gereinigt, die Entwerter, Handläufe und Fahrscheinautomaten ebenfalls. Zweimal jährlich werden u.a. die Wandflächen, Uhren, Zugzielanzeiger und Schilder gründlich gereinigt.

Am Bahnhof Mahlsdorf werden u.a. die Fußboden- und Treppenflächen und die Aufzüge einmal täglich gereinigt sowie die Abfallbehälter einmal täglich geleert. Zweimal wöchentlich werden die Böden und Treppen zusätzlich nass gereinigt, die Sitzbänke und Handläufe einmal wöchentlich. Die Zugzielanzeiger werden sechsmal jährlich gründlich gereinigt.

Der Bahnhof Wuhletal liegt in der Zuständigkeit der BVG inkl. der Reinigung der S-Bahnsteige und Zugänge.“

Frage 5:

Wann sind die gegenwärtigen Baumaßnahmen am Bahnhof Wuhletal vollumfänglich abgeschlossen und alle Container, Materialien etc. abtransportiert? Insbesondere: Wann werden die sichtmindernden und damit gefährlichen Container, die am nordwestlichen Fußgängerüberweg an der Altentrepptower Straße aufgestellt sind, abtransportiert?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Arbeiten auf dem U-Bahnhof Wuhletal werden vsl. bis zum 21.10.2022 abgeschlossen sein. Die Restarbeiten finden in Bereichen statt, die den U-Bahn Fahrgastbetrieb nicht einschränken werden.

In den betreffenden Containern ist das Abbruchgut von den Bauarbeiten auf dem Bahnsteig des U-Bahnhof Wuhletal zwischengelagert. Die bislang ausstehende Zuweisung durch den Abfallentsorger wird voraussichtlich diesen Monat erteilt, so dass die Container vsl. zum Ende des Monats abgefahren werden können.“

Frage 6:

Aus welchem Grund und für welche Zeiträume war die Strecke der U5 in den letzten fünf Jahren unterbrochen?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Bausubstanz in allen Bereichen der U5 stammt in einigen Abschnitten noch aus den Jahren 1930. Daraus ergibt sich ein großer Bau- und Sanierungsbedarf, der beispielsweise im Abschnitt Hönow-Tierpark auch Arbeiten im Freien in vielen Einzelmaßnahmen bedeutet. 2017 sowie 2018 fanden jeweils von Februar bis April Arbeiten im Zusammenhang mit dem Neubau Alexanderplatz-Hauptbahnhof sowie Stellwerksanpassungen statt. Im Oktober 2017 gab es Arbeiten im Gleis zwischen Elsterwerdaer Platz und Biesdorf-Süd. Im Juli und August 2018 wurde die Bahnsteigkante Friedrichsfelde neu gebaut.

Im Mai-Juli 2019 erfolgte eine Weichenerneuerung in Kaulsdorf-Nord zeitgleich mit der Bahnsteigkantensanierung am Bahnhof Wuhletal sowie während August-November 2019 Gleisbauarbeiten und weitere Weichenerneuerungen.

Im Januar und Februar 2020 wurde die Bahnsteigkante Friedrichsfelde in die Gegenrichtung neu gebaut.

Im Mai 2020 erfolgten an vier Tagen Stellwerksprüfungen im Zusammenhang mit dem Neubau Alexanderplatz-Hauptbahnhof. Die Abnahme des Stellwerks nach TAB erfolgte Ende August bis Anfang September.

Von Dezember 2020 bis August 2021 wurde der Bahnhof Museumsinsel fertiggestellt.

September bis Oktober 2021 erfolgten Gleisbauarbeiten / Weichenerneuerungen zwischen Hönow und Hellersdorf.

Im Oktober/November 2021 erfolgten Gleiserneuerungen zwischen Kaulsdorf-Nord und Tierpark und der Bahnhof Elsterwerdaer Platz konnte wegen der Sanierung der Bahnsteigkante in Richtung Hönow nicht angefahren werden.

Im März bis Mai sowie Juli bis September 2022 wurde die Bahnsteigkante Cottbusser Platz saniert.

Im Mai bis Juli 2022 erfolgten Gleisbauarbeiten zwischen Hönow und Cottbusser Platz sowie Cottbusser Platz und Kaulsdorf-Nord. Im Juli wurden die Weichen zwischen Hönow und Kaulsdorf-Nord erneuert.

Zwischen Juli und September 2022 erfolgten Gleisbau- und Abdichtungsarbeiten am Elsterwerdaer Platz und die Bahnsteigkante in Richtung Hönow wurde fertiggestellt. Während all dieser Arbeiten wurden einzelne Bahnhöfe nicht angefahren oder es herrschte Pendelbetrieb oder Schienenersatzverkehr.“

Frage 7:

In welchem Umfang wurde Schienenersatzverkehr eingesetzt? Mit welcher Passagier-Mengen wurde dabei geplant und wie viele Busse wurden pro ausgefallene U-Bahn-Verbindung eingeplant? Haben sich die SEV-Busse als ausreichend erwiesen? Wenn nicht, wurden die Anzahl oder der Takt zwischenzeitlich an die tatsächlichen Bedürfnisse angepasst?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Planung von Ersatzverkehren basiert immer auf der vorgegebenen Taktung und den Fahrgastzahlen der U-Bahn. Daraus errechnet sich der Bedarf und die Taktung des Ersatzverkehrs durch Omnibusse. Dieser lag bei der U5 zwischen 1,7 und 2 Minuten in den Hauptbelastungszeiten. In Randzeiten ist der Bedarf entsprechend angepasst. Die Fahrzeugauslastung lag bei der letzten Maßnahme nicht über 40 %. Im Verlauf des Ersatzverkehrs wurde der Takt daher modifiziert.“

Frage 8:

Wurden die Zeitpläne für die Bauarbeiten auf der Linie U5 in diesen Zeitraum eingehalten? Wenn nicht, warum kam es zu diesen Verzögerungen und haben diese eine länger gehende Unterbrechung der U5 notwendig gemacht?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Maßnahmen begannen und endeten termingerecht. Nur bei der Sanierung der Bahnsteigkante Elsterwerdaer Platz gab es Verzögerungen, da Nacharbeiten erforderlich wurden (Nachfräsen taktlicher Leitstreifen).“

Frage 9:

Ist den Antworten vonseiten des Senats etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Nein.

Berlin, den 22.09.2022

In Vertretung

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