

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 27. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. September 2022)

zum Thema:

Wann ist das Mobilitätskonzept für Karow fertig und wie werden andere Stadtentwicklungsvorhaben im Nordosten berücksichtigt?

und **Antwort** vom 11. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Oktober 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13409
vom 27. September 2022

über Wann ist das Mobilitätskonzept für Karow fertig und wie werden andere
Stadtentwicklungsvorhaben im Nordosten berücksichtigt?

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

Frage 1:

Wie schätzt der Berliner Senat die Verkehrssituation bezogen auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, MIV sowie
Wirtschaftsverkehr und Durchgangs- und Pendelverkehre im Berliner Nordosten ein?

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Berliner Nordosten in den Stunden der
Spitzenauslastung ein?

Antwort zu 1 und 2:

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Nordosten ist seit Jahren stark angespannt. Dies betrifft den Umweltverbund sowie auch den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr ist in den letzten Jahren im Nordostraum gestiegen. Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ist die Auslastung seit 2020 im Vergleich zur Entwicklung der 2010er Jahre zurückgegangen. In den nächsten Jahren wird durch die Entwicklung des Nordostrums jedoch wieder mit einer starken Steigerung gerechnet. Das vorhandene Straßennetz ist geprägt von leistungsfähigen Radialen und fehlenden tangentialen Verbindungen und kann das Verkehrsaufkommen des MIV nur bedingt aufnehmen. Attraktive Rad- und

Fußwegrouten sind noch nicht ausreichend vorhanden und stellen angesichts der Ausdehnung des Gebiets bisher nur für wenige Menschen eine Alternative zur Nutzung des ÖPNV und MIV dar.

Frage 3:

Gibt es ein aktuelles, integriertes Verkehrskonzept für den Nordosten von Berlin, das den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, MIV, Wirtschaftsverkehr sowie die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt, bzw. wann wird dieses vorgelegt oder aktualisiert?

Antwort zu 3:

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) ist die langfristige und integrierte Planung für das Berliner Verkehrssystem und berücksichtigt hierfür auch räumliche Strategien und Maßnahmen. Ebenso werden dabei der Nahverkehrsplan für die Gesamtstadt und das Mobilitätsgesetz berücksichtigt. Für den Bereich Nordostraum ist die Erstellung eines Verkehrsentwicklungskonzepts geplant. Eine Zeitplanung liegt zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht vor.

Frage 4:

Wann legt der Senat den Entwurf sowie die finale Fassung des Verkehrskonzepts für Karow vor?

Antwort zu 4:

Mit den Ergebnissen ist im zweiten Quartal 2023 zu rechnen.

Frage 5:

Wurde das Konzept senatsintern oder unter Beauftragung Dritter erstellt? Wenn Dritte beauftragt wurden, wer erhielt den Auftrag und wie hoch ist der Auftragswert?

Antwort zu 5:

Das Konzept ist derzeit im Vergabeverfahren; Auftragnehmer und Auftragswert können daher noch nicht benannt werden.

Frage 6:

In welcher Form ist eine Bürgerbeteiligung durchgeführt worden oder in Planung?

Antwort zu 6:

Eine gesonderte Bürgerbeteiligung allein für das Mobilitätskonzept ist nicht vorgesehen.

Frage 7:

Welche Prämissen, bspw. zur Einwohnerzahl, Verkehrsentwicklung, Modal Split u.ä., wurden für das Verkehrskonzept gesetzt?

Antwort zu 7:

Das Konzept soll phasenbezogen Entwicklungsszenarien für Mobilitätsformen und die Wohnungsbauentwicklung aufzeigen und orientiert sich an den Zielen des StEP MoVe.

Frage 8:

Welche Szenarien werden von dem Verkehrskonzept genutzt?

Antwort zu 8:

Als Entwicklungsszenarien werden zugrunde gelegt:

- a. Ist-Zustand
- b. Szenarienentwicklung 2022-2026: Berücksichtigung der Realisierung der B2-Verbindungsstraße und damit verbundene MIV-Anschlüsse, sowie Erneuerung der Sellheimbrücke mit Integration der Zwischenergebnisse aus Phase 1 für den Zeitraum bis 2026.
- c. Szenarienentwicklung 2026-2030: Berücksichtigung einer teilweise realisierten Bebauung der drei Teilgebiete, sowie der neuen Infrastruktur aus Phase 1 und 2 für den Zeitraum 2026 bis 2030.
- d. Ziel-Zustand: Gesamtszenario unter Berücksichtigung der Realisierung aller Baupotenziale, sowie der neuen Infrastruktur aus Phase 1-3 für den Zeitraum ab 2030.

Frage 9:

In welcher Beziehung steht das Verkehrskonzept Karow zu anderen Stadtentwicklungsvorhaben im Berliner Nordosten?

Antwort zu 9:

Im Laufe der Erarbeitung werden die Verkehrsschätzungen für die nördlich gelegenen Bauentwicklungen einfließen.

Frage 10:

Welche zusätzlichen Verkehrsmengen werden für die anderen Stadtentwicklungsvorhaben im Berliner Nordosten, bspw. Blankenburger Süden, Elisabethhaue, Buch u.ä., erwartet?

Antwort zu 10:

Die Verkehrsmengenberechnungen für die nordöstlichen Entwicklungsvorhaben sind noch nicht abgeschlossen. Eine entsprechende Verkehrsbetrachtung für den Nordostraum wird noch in Auftrag gegeben.

Frage 11:

Welche Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs werden am Karower Kreuz halten? Welche Takte haben die Linien?

Antwort zu 11:

A) S-Bahn-Verkehr

Gemäß aktuellem Planungsstand ist im Zielkonzept das folgende S-Bahn-Betriebsprogramm im Bereich des Turmbahnhofes Karower Kreuz vorgesehen:

Abschnitt Blankenburg-Buch:

- Linie S2 im 10-Minuten-Takt (in Tagesrandlage im 20-Minuten-Takt, im Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt),
- dritte Zuggruppe nach Buch (aktuelle Planung sieht Führung der Linie S26 nach Buch vor) im 20-Minuten-Takt während der Haupt- und Nebenverkehrszeit,
- Mit Inbetriebnahme der nördlichen Nahverkehrstangente (Verlängerung S75 Wartenberg – Bucher Straße) ist es in Abhängigkeit der weiteren verkehrlichen und nachfrageseitigen Entwicklung geplant, die Linie S8 zeitweise als vierte Zuggruppe im 20-Minuten-Takt nach Buch zu führen.

Abschnitt Wartenberg – Bucher Str.:

- Linie S75 im 10-Minuten-Takt (in Tagesrandlage im 20-Minuten-Takt, im Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt).

B) Regionalverkehr

Gemäß aktuellem Planungsstand sind in den Betriebskonzepten der entsprechenden Verkehrsverträge im Bereich des Turmbahnhofes Karower Kreuz folgende Leistungen im Regionalverkehr vorgesehen:

Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Bernau:

- Linie RE3 Lutherstadt Wittenberg – Berlin – Schwedt/Stralsund im Stundentakt (täglich 4 bis 1 Uhr),
- Linie RE9 Berlin Südkreuz – Angermünde – Szczecin im 2-Stunden-Takt (täglich 6/7 bis 22/23Uhr),
- Linie RB27 Heidekrautbahn – 30-Minuten-Takt zwischen Basdorf und Berlin-Gesundbrunnen

Abschnitt Berlin-Hohenschönhausen – Oranienburg:

- Linie RB12 Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt im Stundentakt (Mo-Sa 5 bis 23/0 Uhr, So 6 bis 23/0 Uhr),
- Linie RB32 Ludwigsfelde – Flughafen BER – Berlin Ostkreuz – Oranienburg im Stundentakt (täglich 4:30/5:30 bis 22:30/23:30 Uhr).

Frage 12:

Wie hoch wird die Zahl der täglichen Ein- und Aussteigerinnen und Aussteiger und wie hoch wird die Zahl der Umsteigerinnen und Umsteiger geschätzt?

Antwort zu 12:

Mit Berücksichtigung der Verlängerung der S-Bahn-Linie S75 von Wartenberg in Richtung Birkenwerder werden am Karower Kreuz ca. 5.000 Quelleinsteiger und Zielaussteiger sowie ca. 13.000 Umsteiger zwischen allen Verkehrsmitteln prognostiziert. Die Zahl für den Quell- und Zielverkehr hängt von der Entwicklung insbesondere in Karow Süd ab – die hier genannte Zahl berücksichtigt bereits eine Entwicklung in diesem Bereich.

Frage 13:

Welche Bus- und Straßenbahnlinien sollen am Karower Kreuz halten?

Antwort zu 13:

Eine Straßenbahnanbindung des Karower Kreuzes ist nicht geplant. Im Busverkehr gibt es Planungen, den Bahnhof Karower Kreuz im nördlichen und östlichen Quadranten an das Busliniennetz anzubinden. Das Busliniennetz wird in Abhängigkeit von baulichen Entwicklungen im Raum Karow weiterentwickelt und gegebenenfalls um eine zusätzliche Kiezbuslinie ergänzt, sodass derzeit weder die Linienführungen noch die Liniennummern angegeben werden können.

Frage 14:

Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner könnten im unmittelbaren Einzugsbereich (z.B. in dem üblicher Weise vom VBB angesetzten Radius für einen S-Bahnhof) am Karower Kreuz von Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten profitieren?

Antwort zu 14:

Die verkehrstechnische Erreichbarkeit ist noch nicht ausreichend untersucht worden, als dass für den Einzugsbereich an diesem Umsteigebahnhof eine Schätzung von Wohnenden und Arbeitenden zum jetzigen Zeitpunkt möglich wäre.

Frage 15:

Welche Anzahl an PKW- und Fahrradstellplätzen bzw. -parkplätzen wird am Karower Kreuz geplant bzw. bis wann werden die Planungen konkretisiert?

Antwort zu 15:

Diesbezügliche Aussagen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden. Erst wenn die Planungen zum Bau des Turmbahnhofs Karower Kreuz konkreter werden und die Erschließung des Bahnhofs aus den umgebenden Siedlungsgebieten Konturen annimmt, können auch Vorgaben zur Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen („Bike&Ride“) gemacht werden.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass an den Zugängen zum Bahnhof aus allen vier umgebenden Quadranten Fahrradstellplätze positioniert werden.

Die Errichtung von Pkw-Stellplätzen („Park&Ride“) ist nicht vorgesehen. Es könnten lediglich an ausgewählten Zufahrten einzelne Stellplätze bzw. Vorfahrten zum Bringen und Abholen von Fahrgästen sowie Taxi- und ggf. Carsharing-Stellplätze geschaffen werden.

Frage 16:

Wie genau stellt sich der Senat die Kreuzung der Stettiner Bahn sowie die Überquerung der Regional- und Fernbahn auf dem Ostring vor, die zwingend erforderlich ist?

Antwort zu 16:

Der genaue Verlauf der S75-Verlängerung entlang des Berliner Eisenbahn-Außenrings (BAR) von Wartenberg bis zur Einfädelung vor der Bucher Straße steht noch nicht fest und wird sich erst im Zuge der Vorplanung herauskristalisieren. Erste Aufschlüsse darüber gibt die Trassierungsstudie, die jedoch noch nicht abgeschlossen ist (siehe Antwort zu 17).

Nach bisherigem Kenntnisstand verläuft die S75 von Wartenberg kommend entlang der Nordostseite des BAR, unterquert dann die östliche Verbindungskurve des Karower Kreuzes und durchsticht anschließend den Bahndamm der Stettiner Bahn. Im weiteren Verlauf in Richtung Bucher Straße wird es dann vrsl. ein Überwerfungsbauwerk (Über- oder Unterführung) geben, sodass die S75 niveaufrei auf die Südwestseite des BAR verschwenken kann.

Frage 17:

Bis wann werden die Trassierungsstudie, die Grundlagenuntersuchung inkl. Fahrplanbetrachtungen und grobe Kostenschätzung für die S75 vorgelegt?

Antwort zu 17:

Die Trassierungsstudie inklusive einer ersten groben Kostenschätzung soll seitens der DB AG im 4. Quartal 2022 vorgelegt werden. Weitere Grundlagenuntersuchungen und Fahrplanbetrachtungen sollen dann im kommenden Jahr folgen.

Frage 18:

Wie wird die S75 am Karower Kreuz eingebunden? Besteht hier Baufreiheit?

Antwort zu 18:

Zum geplanten Verlauf der S75-Verlängerung siehe die Antwort zu 16. Genaue Aussagen zur Lage der Gleise und des Bahnsteigs der S75 am Bahnhof Karower Kreuz können erst mit Vorliegen der Vorplanung getroffen werden. Dies betrifft dementsprechend auch Fragen zur Baufreiheit.

Frage 19:

Welche Möglichkeiten zu einer Verlängerung der Straßenbahn bestehen für den Abschnitt S-Bahnhof Blankenburg Richtung Französisch-Buchholz mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 50?

Antwort zu 19:

Die geltenden Planungen des Senats sehen eine Verlängerung der M2 in Richtung Französisch Buchholz nicht vor. Nach aktuellem Kenntnisstand würde der Fahrgastnutzen die hohen Kosten, u.a. durch die erforderliche Aufweitung der Eisenbahnüberführung am S-Bahnhof Blankenburg, dieser Verlängerung gegenwärtig nicht rechtfertigen. Sollte sich dies in Zukunft ändern, wäre eine Neubewertung und ggf. vertiefende Untersuchung der Verlängerungsoption notwendig.

Frage 20:

Welchen Sachstand gibt es zur Verbindungsstraße B2 - Karow. In welcher Leistungsphase befindet sich diese? Wann ist mit deren Inbetriebnahme zu rechnen?

Antwort zu 20:

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach Berliner Straßengesetz (BerlStrG) werden für die Verbindungsstraße vom Knotenpunkt Blankenburger Chaussee - Alt-Karow / Bahnhofstraße bis zur Straße Am Luchgraben zur B 2 die Antragsunterlagen für das Verfahren hinsichtlich der Ergebnisse aus dem Erörterungstermin vom 27.11.2017 überarbeitet und mit den Unterlagen aus dem laufenden Verfahren zusammengeführt. Als Schwerpunkt der notwendigen Planungsanpassung gegenüber 2017 erfolgt die Planung einer separaten Radwegführung unter Berücksichtigung neuer Gesetze und Regelwerke (z.B. Mobilitätsgesetz, Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege) sowie die Berücksichtigung der Interessen unmittelbar Betroffener.

Die wiederholte Auslegung der Planungsunterlagen mit anschließendem Erörterungstermin für die von der Planung Betroffenen wird im 2. Halbjahr 2023 angestrebt. Der Baubeginn steht im kausalen Zusammenhang zum Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und ist daher nicht konkret bestimmbar.

Frage 21:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 21:

Es liegen keine weiteren relevanten Informationen vor.

Berlin, den 11.10.2022

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