

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Otto (GRÜNE)**

vom 28. November 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. November 2023)

zum Thema:

**Verkehrsverbindung des Baugebietes Krampnitz nach Berlin mit dem ÖPNV?
II**

und **Antwort** vom 11. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17472
vom 28. November 2023
über Verkehrsverbindung des Baugebietes Krampnitz nach Berlin mit dem ÖPNV? II

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

Frage 1:

Welche Bedeutung hat das Vorhaben zur Bebauung des ehemaligen Armeegeländes Krampnitz in Potsdam für den Wohnungsmarkt in der Region Potsdam/Berlin-Spandau?

Antwort zu 1:

Nach Kenntnis der SenMVKU ist geplant, dass in Krampnitz bis 2040 ca. 5.000 Wohneinheiten gebaut werden. Jede gebaute Wohnung in der Region trägt zu den wohnungsbaupolitischen Zielen des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg bei.

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat das zukünftige Verkehrsaufkommen zwischen dem neuen Stadtteil Krampnitz und Berlin? Welcher Anteil an Berufspendlern von Krampnitz nach Berlin und von Berlin nach Krampnitz wird zusätzlich zum aktuellen Aufkommen prognostiziert? Welche Verkehrswege werden dadurch zusätzlich belastet?

Antwort zu 2:

Die dem Senat vorliegende verkehrliche Untersuchung aus dem Jahr 2020, die im Auftrag des Vorhabenträgers im Rahmen des Planverfahrens erstellt wurde, erwartet ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 11.900 Kfz/24 Stunden im Quell- und Zielverkehr im

Endausbauzustand des Entwicklungsvorhabens Krampnitz. Davon gehen 3.400 Fahrten über die Landesgrenze nach Berlin. Darin enthalten sind neben Pkw-Verkehren auch Wirtschafts- und Lkw-Verkehre. Eine weitere Differenzierung der Aufkommenswerte nach Wegezwecken liegt dem Senat nicht vor.

Frage 3:

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

Frage 4:

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

Frage 5:

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

Antwort zu 3-5:

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Grundsätzlich ist die Schaffung von schienengebundenen Verkehrsmitteln eine geeignete Maßnahme, um alternative Angebote zu schaffen. Die Richtlinien der Regierungspolitik sehen die Prüfung einer Straßenbahnverbindung Krampnitz – Heerstraße vor. Diese Prüfung ist Gegenstand der Erarbeitung des ÖPNV-Bedarfsplans im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2024-2028.

Frage 6:

Welche Anbindungen des neu entstehenden Stadtteils sind bisher per Buslinien geplant? Sind diese Busverbindungen geeignet, den zusätzlich durch die Realisierung von Krampnitz induzierten Verkehr vollständig aufzunehmen?

Frage 7:

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

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das Land Berlin in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger beschäftigt sich mit den Planungen des Busverkehrs aus Krampnitz von und nach Berlin. Darüber hinausgehende ÖV-Angebote ohne territoriale Betroffenheit Berlins werden von der Landeshauptstadt Potsdam und weiteren Akteuren des Umlandes (z.B. Landkreis Havelland) in deren hoheitlicher Zuständigkeit konzipiert. Hierzu befindet sich der Berliner ÖPNV-Aufgabenträger in regelmäßigen Abstimmungen mit der Stadt Potsdam, den Potsdamer Verkehrsbetrieben, den Berliner Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Koordinator für die Stadt-Umland Verkehre.

Im Ergebnis haben sich die beteiligten Akteure zunächst auf die Einführung einer zusätzlichen Expressbuslinie von Berlin-Spandau über die Wilhelmstraße und Potsdamer Chaussee nach Krampnitz geeinigt, um die für den ÖPNV prognostizierten Mehrverkehre entsprechend des erwarteten Marktanteils des ÖPNV zu bewältigen.

Berlin, den 11.12.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt