

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Heiko Melzer (CDU)**

vom 22. Juli 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2014) und **Antwort**

Klarheit zur S-Bahnverlängerung in Spandau (IV) – Auswirkungen auf Straßenverkehr und Regionalverkehr

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

Frage 1: Wie bewertet die Senatsverwaltung bei einer etwaigen S-Bahnverlängerung bis ins Falkenhagener Feld die Notwendigkeit, die wichtige Staakener Verkehrsader Seegefelder Weg kreuzen zu müssen?

Frage 2: Sollen hier die Gleisanlagen eingleisig oder zweigleisig gebaut und genutzt werden?

Frage 3: Welche Auswirkungen hat dies für die Frequenz der Verschränkung des Seegefelder Weges mit der Folge des Stopps des Individual-, des Wirtschafts- und des sonstigen ÖPNV-Verkehrs?

Frage 4: Sind Tunnel- oder Brückenlösungen in der Diskussion?

Antwort zu 1 bis 4: Die konkrete Ausgestaltung zur notwendigen Länge von Gleisanlagen, eine Entscheidung über eingleisige und zweigleisige Abschnitte wird ebenso wie die konkrete Ausgestaltung von Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen erst im Rahmen der weiteren Planungsvertiefung festgelegt. Für eine Kreuzung mit der Seegefelder Straße wird derzeit eine niveaufreie Lösung angestrebt.

Frage 5: Wie werden die Fahrgäste nach Meinung der Senatsverwaltung zu möglichen neuen Bahnhöfen (standortgenau) einer etwaigen S-Bahnverlängerung von Spandau ins Falkenhagener Feld gelangen (bitte aufteilen in fußläufig, per ÖPNV, per Auto)?

Frage 6: Wie sieht das Zubringerkonzept über den ÖPNV aus, welche Bus-Linien werden aus welchen Bereichen die Fahrgäste zu welchen Bahnhöfen führen?

Antwort zu 5 und 6: Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr) als verkehrspolitische Strategie des Berliner Senats hat das Ziel gesetzt, eine zukunftsfähige Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner Berlins zu gewährleisten.

Zur Schaffung eines effizienten und attraktiven ÖPNV-Angebotes muss sich der Senat u. a. an die Vorgaben des Nahverkehrsplanes halten. Er legt verbindliche Standards und Anforderungen hinsichtlich Erschließung (Haltestellendichte, Wege zur Haltestelle, Taktichte, Betriebszeiten, Fahrtzeiten und Umsteigehäufigkeit), Qualität (Sicherheit, Pünktlichkeit, Umweltstandards, Barrierefreiheit) sowie Integration des Verkehrsangebots (Zusammenwirken von Schiene und Bus, mit dem Brandenburger Umland, mit dem Fahrradverkehr) fest.

Sobald ein politischer Beschluss des Senats für die Realisierung einer S-Bahnverlängerung über Spandau hinaus und damit eine Entscheidung für eine Streckenführungsvariante inkl. Bahnhöfe vorliegt, sind die weiteren Planungsschritte zeitnah einzuleiten und damit auch eine Konkretisierung von Zubringerkonzepten und Zuwegungen zu den neuen S-Bahnhöfen.

Frage 7: Sind Park & Ride-Parkplätze entlang der etwaigen Strecke realisierbar?

Antwort zu 7: Es wird eingeschätzt, dass Park&Ride (P&R) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aufgrund der hohen Kosten für Grunderwerb, Betrieb und Unterhaltung sowie dem geringen verkehrlichen Nutzen (möglichen Neukundenzuwachs und Entlastung der Straßen vom Individualverkehr) nur sehr begrenzt geeignet und wirtschaftlich tragfähig erscheint.

Berlin und Brandenburg orientieren deshalb auf ein für den Berufsverkehr attraktives Angebot, insbesondere im Regional- und S-Bahnverkehr. Für bahnferne Wohnstandorte empfiehlt sich eine Pkw- oder aber auch Fahrradnutzung als Zugang zur nächstgelegenen Schienenstrecke.

cke (falls ein Bus als Zubringer nicht vorhanden ist) und ein möglichst schneller Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. D.h. Schnittstellen zwischen PKW und ÖPNV sollten im Land Brandenburg liegen, wo in aller Regel freie Flächen eher verfügbar und finanzierbar sind.

Im Berliner Stadtgebiet wird vor allem die Kombination von Fahrrad und ÖPNV im Rahmen eines Investitionsprogramms mit BVG und S-Bahn gefördert. Im StEP Verkehr ist darüber hinaus vorgesehen, zusammen mit Brandenburg das Thema P&R konzeptionell zu überprüfen.

Frage 8: Wie wird die Senatsverwaltung den zu erwartenden Parkplatzsuchverkehr in den Wohngebieten rund um die Bahnhöfe verhindern?

Antwort zu 8: Es wird auf die Antwort zu 5 und 6 verwiesen.

Frage 9: Hält die Senatsverwaltung die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung/Parkraummanagement für ein sinnvolles Mittel?

Antwort zu 9: Der StEP Verkehr empfiehlt die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtische Zielgebiete des Pkw-Verkehrs mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete. Potenzielle Erweiterungsgebiete sind vor allem die hoch verdichteten und nutzungsgemischten Stadtteile und Quartiere. Die Erfahrungen in Berlin haben gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung deutlich zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Wohnsituation beitragen kann:

- Bewohnerinnen und Bewohner finden leichter einen Parkplatz,
- bessere Zugänglichkeit für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher,
- weniger Parksuchverkehr,
- Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs von Beschäftigten, weniger Dauerparker.

Die Bezirke treffen die Entscheidung über die Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf der Grundlage von detaillierten Untersuchungen zur Parkraumsituation und zur Wirtschaftlichkeit der Maßnahme.

Frage 10: Welche Auswirkungen auf die Relevanz, zum Beispiel Qualität und Quantität der Regionalbahnhalte, der Bahnhöfe Albrechtshof und Staaken wird durch die mögliche Verlängerung der S-Bahn im Einzugsbereich gesehen?

Antwort zu 10: Regionalverkehr und S-Bahnverkehr bedienen überwiegend ein unterschiedliches Kundenpotential.

Die Regionalbahnstrecke im Zuge der Hamburger Bahn aus dem Land Brandenburg führt bis zum Bahnhof Spandau und dann weiter zur Berliner Innenstadt. Der Berliner Regionalverkehr ist durch weitere Reiselängen (gegenüber der S-Bahn) und eine sehr hohe Auslastung durch die Brandenburger Pendler geprägt.

Eine Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus in Richtung Westen dient der Beseitigung der bestehenden Anbindungsdefizite im westlichen Spandau und bietet eine weitere direkte Verbindung für die Spandauer Einwohnerinnen und Einwohner bis in die Berliner Innenstadt.

Frage 11: Wie begegnet der Senat der vielfach geäußerten Befürchtung, dass die Taktdichte der Regionalbahn bei Engpässen wegen des priorisierten Fernverkehrs verringert werden könnte?

Antwort zu 11: Der Netzbetreiber muss die Bestellungen von Zugleistungen entsprechend den Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) annehmen und bearbeiten. Dies betrifft auch den Eisenbahnregionalverkehr. Bei absehbaren Engpässen müssen die Bestimmungen des AEG und der EIBV berücksichtigt werden. Der Senat nutzt dabei alle sich bietenden Möglichkeiten, damit die von ihm gemeinsam mit dem Land Brandenburg bestellten Leistungen des Eisenbahnregionalverkehrs in gewünschter zeitlicher Lage, Umfang und Qualität gefahren werden können.

Berlin, den 1. August 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. August 2014)