

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Harald Wolf und Dr. Klaus Lederer (LINKE)

vom 24. August 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2015) und **Antwort**

Verkehrliche Planungen in Pankow

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

Frage 1: Gibt es im Senat Planungen für eine Verlängerung der U9 nach Pankow?

Antwort zu 1: Es gibt im Senat keine Planungen für eine Verlängerung der U9 nach Pankow.

Der Senat konzentriert sich auf die Umsetzung der Maßnahmen des im März 2011 beschlossenen Stadtentwicklungsplanes Verkehr 2025 sowie ggf. zusätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der bei Erarbeitung integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte sich ergebenden notwendigen verkehrlichen Erschließung neuer Wohn- bzw. Baugebiete.

Frage 2: Sind dem Senat entsprechende Planungen seitens der BVG bekannt und wenn ja, wie bewertet der Senat solche Planungen?

Antwort zu 2: Dem Senat sind entsprechende Ideen der BVG bekannt.

Frage 3: Wurde das Potential einer Verlängerung der U2 nach Pankow Kirche untersucht und was ist das Ergebnis und wo wäre gegebenenfalls ein Umstieg zu einer verlängerten U9 denkbar?

Antwort zu 3: Die Verlängerung der U2 vom S- und U-Bahnhof Pankow nach Pankow Kirche ist im Flächennutzungsplan für Berlin enthalten. Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme, für die eine Trasse freigehalten wird. Dieses Vorhaben ist nicht Bestandteil des aktuellen Stadtentwicklungsplanes Verkehr 2025 für die prioritären Maßnahmen des Berliner Senats.

Das Potential einer Verlängerung der U2 nach Pankow Kirche wurde nicht untersucht. Damit bestehen auch keine Überlegungen zu einem Umsteigepunkt zur U2.

Frage 4: Wann kommt das Kehrgleis für die Straßenbahn südlich des Bahnhofs S+U Pankow, das im Nahverkehrsplan angekündigt wird? Welche Veränderungen ergeben sich dadurch im Angebot der Straßenbahn und der Busse?

Antwort zu 4: Für das Kehrgleis wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein Planungsauftrag an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) erteilt. Erst nach Vorliegen der konkreten Planung kann der Bau des Kehrgleises zeitlich eingeordnet werden.

Das geplante Kehrgleis südlich des S+U-Bahnhofs Pankow soll Verstärkerfahrten und damit Taktverdichtungen auf den Linien M1 und/oder 50 insbesondere in der Hauptverkehrszeit ermöglichen. Der Umfang der Zusatzangebote wird von der baulichen Entwicklung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen in Pankow abhängen.

Frage 5: Wie soll das Pankower Tor verkehrlich angebunden werden? Welche Varianten wurden untersucht mit welchen Abwägungen?

Antwort zu 5: Die städtebauliche Entwicklung und damit die verkehrliche Erschließung des Pankower Tor genannten Areals ist noch nicht entschieden.

Aus dem abgeschlossenen Werkstattverfahren liegt eine Untersuchung der verkehrlichen und Lärmauswirkungen vor (VCDB, 2014). In diesem wurden verschiedene kurz- und mittelfristig mögliche Maßnahmen benannt. Eine vertiefende Betrachtung mit Abwägungen wurde nicht vorgenommen. Das entsprach auch dem Stand des Werkstattverfahrens.

Der Bezirk Pankow hat zudem durch Spreepark in 2013 eine Untersuchung zur betrieblichen Machbarkeit einer Straßenbahnstrecke Pankow-Weißensee erarbeiten lassen. Die dort unterstellte Straßenbahnstrecke führte über das Gelände des Pankower Tors. Die Verfasser stellen die Studie im Werkstattverfahren vor mit der Ein-

schränkung, dass „bauliche, infrastrukturelle, rechtliche und vertiefte betriebliche Betrachtungen zu anderen Aussagen und Präferenzen führen können“. Insofern ergeben sich hieraus keine unmittelbaren Konsequenzen für eine Planung.

Frage 6: Wurde eine Verlängerung der M2 via Granitzstraße untersucht, wenn ja mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 6: Eine Verlängerung der M 2 im Straßenraum der Granitzstraße wurde nicht untersucht.

Frage 7: Wann können Flexitys auf der Linie M1 eingesetzt werden und ist eine Verdichtung des Taktes geplant?

Antwort zu 7: Zu den Voraussetzungen für den Einsatz von Straßenbahnen des Typ „Flexity“ auf der Linie M1 teilt die BVG mit: „Die M1 ist auf dem Ast nach Rosenthal-Nord bereits für die Flexity-Straßenbahn freigegeben. In Richtung Schillerstraße können Flexity-Straßenbahnen nach gegenwärtigen Planungen ab dem zweiten Halbjahr 2017 eingesetzt werden.“

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat in ihrer Funktion als ÖPNV¹-Aufgabenträger das Angebot auf der Linie M1 im vergangenen Jahr durch die Bestellung einer zusätzlichen Fahrt im Schülerverkehr verbessert. Zudem wurde die Straßenbahnlinie M1 im vergangenen Jahr auf Teilstrecken durch verdichtete parallele Verkehrsangebote auf der Straßenbahnlinie 12 und der Buslinie 250 entlastet.

Als nächste Angebotsverbesserung sollen durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen (Flexity-Straßenbahnen) zusätzliche Beförderungskapazitäten auf der Linie M1 bereitgestellt werden. Eine darüber hinausgehende Taktverdichtung ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie den verfügbaren Straßenbahnfahrzeugen und Finanzmitteln für die Bestellung von Verkehrsleistungen.

Frage 8: Welche weiteren Pläne verfolgt der Senat in den nächsten Jahren, um den Mehrverkehr in Pankow durch den höchsten Zuzug in Berlin bewältigen zu können?

Antwort zu 8: Der Entwicklung neuer Wohnquartiere im Nordosten Berlins wird in den nächsten Jahren eine besondere Bedeutung zukommen. Im Rahmen von Gebietsentwicklungen und im Zusammenhang mit der Erarbeitung entsprechender integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte werden auch verkehrliche Anbindungskonzepte erarbeitet. Dabei werden neben dem Öffentlichen Personennahverkehr auch der motorisierte Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr berücksichtigt, dem ÖPNV wird für die äußere Erschließung aber eine zentrale Bedeutung zukommen. Vor diesem Hintergrund wird z.B. auch die Anbindung der Elisabethhau durch eine neue Straßenbahnstrecke geprüft.

Welche Variante für die verkehrliche Anbindung eines Gebietes letztendlich die verkehrlich sinnvollste für die Zukunft ist, wird nach Vorlage entsprechender Untersuchungen zu bewerten sein.

Für den Raum Pankow plant der Senat aktuell u.a. nachfragegerechte Taktverdichtungen auf den vorhandenen Linien sowie den Einsatz größerer Fahrzeuge.

Berlin, den 04. September 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2015)

¹ Öffentlicher Personennahverkehr