

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3212

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/7871

Pendeln zwischen Brandenburg und Berlin

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Brandenburg lebt von seinen Pendlerinnen und Pendlern. Schätzungen zufolge wird etwa die Hälfte des Lohn- und Einkommensteueraufkommens des Landes von Pendlerinnen und Pendlern verdient. Laut Pendleratlas ist Brandenburg das Bundesland mit der höchsten Quote an Auspendlern. Rund 270.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger arbeiten in einem anderen Land, fast jeder dritte Beschäftigte pendelt über die Landesgrenzen. Die engsten Pendlerbeziehungen bestehen mit Berlin: Knapp 200.000 Menschen aus Brandenburg fahren regelmäßig zur Arbeit nach Berlin. In umgekehrter Richtung pendeln gut 80.000 Erwerbstätige.

1. Wie haben sich die Zahlen der Pendlerinnen und Pendlern zwischen Berlin und Brandenburg seit 1990 entwickelt (Angabe bitte für Ein- und Auspendler der folgenden Nutzergruppen)?

- Berufspendlerinnen und -pendler
- Studentinnen und Studenten sowie Schülerinnen und Schüler
- Freizeitpendlerinnen und -pendler, inkl. Touristen
- Gesamt

zu Frage 1: Die statistische Erhebung zu Pendlerinnen und Pendlern erfolgt durch die Bundesanstalt für Arbeit (BA) auf der Grundlage der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Deshalb beziehen sich alle nachfolgenden Aussagen der Fragen 1 und 2 ausschließlich auf Berufspendlerinnen und -Pendlern. Zuverlässige statistische Daten über die BA liegen seit 1993 vor. In den Vorjahren erfolgte die Erfassung noch getrennt nach Quellen und Zielen Ost-Berlin und Westberlin. Pendlerverflechtungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg seit dem Jahr 1993 (Angaben bis 2012 unrevidiert; Angaben ab 2013 auf Basis Revision 2014):

Jahr	Auspendler nach Berlin aus Brandenburg	Einpendler aus Berlin nach Brandenburg	Pendlersaldo Berlin gegenüber Brandenburg
1993	90.289	25.639	64.650
1994	90.311	33.103	57.208
1995	94.730	40.812	53.918
1996	104.142	47.804	56.338
1997	107.982	50.463	57.519

Eingegangen: 31.01.2018 / Ausgegeben: 05.02.2018

1998	117.849	51.361	66.488
1999	123.801	54.243	69.558
2000	132.609	55.340	77.269
2001	140.246	54.896	85.350
2002	144.653	55.205	89.448
2003	146.270	54.825	91.445
2004	148.580	57.270	91.310
2005	153.330	59.711	93.619
2006	159.844	61.325	98.519
2007	168.082	65.210	102.872
2008	174.450	67.449	107.001
2009	176.812	68.238	108.574
2010	179.258	70.561	108.697
2011	182.978	73.456	109.522
2012	186.205	76.226	109.979
2013	189.289	76.573	112.716
2014	193.915	78.284	115.631
2015	199.227	81.873	117.354
2016	203.274	84.776	118.498

2. Wie teilen sich die Pendlerinnen und Pendler für diesen Zeitraum innerhalb des Modal Split auf (Angabe bitte für folgende Verkehrsmittel)?

- a) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
b) Motorisierter Individualverkehr (MIV)

zu Frage 2: Es liegen keine Angaben zum Modal Split der Pendler zwischen Berlin und Brandenburg vor, da Grundlage der Erhebung lediglich die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind. Die Wahl des Verkehrsmittels wird dabei nicht erhoben.

3. Auf welchen Achsen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bestehen zwischen Berlin und Brandenburg die stärksten Pendlerströme (Angabe bitte in Fahrgästen/Tag für die zehn am stärksten frequentierten Verbindungen)?

zu Frage 3: Die höchsten Fahrgastzahlen an der Landesgrenze bestehen auf den folgenden Achsen:

Achse (einbezogene Linien)	Fahrgäste/Tag
Potsdam Hbf/Griebnitzsee – Berlin (RE 1, RB 21, RB 22, S 7)	65.900
Königs Wusterhausen/Eichwalde – Berlin (RE 2, RB 24, S 8, S 46)	28.300
Oranienburg/Birkenwerder – Berlin (RE 5, RB 12, S 1, S 8)	27.000
Strausberg/Birkenstein – Berlin (RB 26, S 5)	25.900
Bernau/Röntgental – Berlin (RE 3, RE 66, RB 24, S 2)	25.300
Erkner/Wilhelmshagen – Berlin (RE 1, S 3)	21.600
Falkensee/Seefeld – Berlin (RE 2, RE 6, RB 10, RB 14)	18.700
Flughafen Schönefeld – Berlin (RE 7, RB 14, S 9, S 45)	16.600
Ludwigsfelde/Teltow/Teltow Stadt – Berlin (RE 3, RE 4, S 25)	16.100
Blankenfelde – Berlin (RE 5, S 2)	10.000

Angegeben ist die durchschnittliche Besetzung in Fahrgästen pro Tag (Mo-Fr) im Querschnitt an der Landesgrenze; Nachfragedaten Regionalverkehr 2016 und S-Bahn 2012.

Zu beachten ist, dass die eingeflossenen Nachfragedaten für die S-Bahn aus dem Jahr 2012 stammen und sich aus der Entwicklung der Verkehrsnachfrage in den zurückliegenden Jahren sowie ggf. im Jahr 2012 wirkenden Sondereffekten (z.B. Großbaumaßnahmen) eine entsprechende Unschärfe des Wertes ergibt.

4. Welche Abschnitte der Straßen und Autobahnen zwischen Berlin und Brandenburg weisen die höchste Auslastung auf (Angaben bitte in Fahrzeugen/Tag für die zehn am stärksten frequentierten Verbindungen)?

zu Frage 4:

Nr.:	Straße	von	bis	DTV* 2015 in Kfz/Tag
1	A 115	AS Kleinmachnow	AS Zehlendorf	64.000
2	A 113	AS Schönefeld-Süd	AS Adlershof	61.500
3	A 111	AS Stolpe	AS Schulzendorfer Straße	48.000
4	A 114	AD Pankow (A 10)	LG Berlin/BB	40.000
5	A 117	AS Waltersdorf	AS Treptow	20.000
6	B 1	Hoppegarten	LG Berlin/BB	36.000
7	B 5	Dallgow-Döberitz	LG Berlin/BB	31.000
8	B 101	Großbeeren	LG Berlin/BB	21.000
9	L 33	Hönow	LG Berlin/BB	20.500
10	B 96	Großziethen	LG Berlin/BB	19.000

*DTV = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (gerundet)

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Straßenverkehrszählung 2015

5. Sieht die Landesregierung bei den in den Antworten auf die Fragen 3. und 4. genannten Verkehrsverbindungen Engpässe und wenn ja, welche?

zu Frage 5: Für die o.g. Abschnitte des Straßenverkehrs sieht die Landesregierung, mit Ausnahme der L 33 Hönow, aufgrund des jeweiligen Ausbauzustandes keine Engpässe. Die Strecken sind regelgerecht ausgebaut. In Bezug auf den SPNV wurden im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes 2030 Korridoruntersuchungen für alle SPNV-Achsen in Brandenburg sowie im Verkehr zwischen Berlin und Brandenburg durchgeführt. Neben der Entwicklung der Nachfrage in den kommenden Jahren wurde auch das aktuelle Angebot analysiert und in den Korridorfaktenblättern für die jeweiligen Korridore dargestellt. Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass derzeit in einzelnen Korridoren von und nach Berlin die Sitzplatzkapazität in den Spitzenstunden überschritten wird und die Gesamtkapazität noch ausreicht. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer Infrastruktur und der positiven Nachfrageentwicklung ist künftig mit weiteren Nachfragesteigerungen zu rechnen. Hieraus wurde ein entsprechender Handlungsbedarf für die jeweiligen Korridore abgeleitet. Die konkreten Ergebnisse können unter www.vbb.de/korridoruntersuchung abgerufen werden.

6. Worin sieht die Landesregierung die Gründe für die unter 5. genannten Engpässe? Welche Lösungen plant die Landesregierung zur Behebung dieser Engpässe?

zu Frage 6: Für die L 33 ist im Landesstraßenbedarfsplan ein vierstreifiger Ausbau enthalten. Der Abschnitt von der AS Berlin Marzahn (A 10) bis Hönow wurde bereits vierstreifig ausgebaut. Für der 2. Abschnitt von Hönow bis zur Landesgrenze Berlin/Brandenburg befindet sich eine vierstreifige Planung, aufgrund naturschutzfachlicher und lärmtechnischer

Belange, derzeit in der Überprüfung. In Bezug auf den SPNV wird im Zusammenhang mit der Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb das Angebot ausgeweitet, neue Fahrzeuge eingesetzt und somit insgesamt attraktiver ausgestaltet werden. Entsprechend der Ergebnisse aus dem ÖPNV-Konzept 2030 wurde abgeleitet, dass auf bestimmten Achsen das Angebot in den kommenden Jahren ausgeweitet und zudem die Infrastruktur ausgebaut werden muss. Der Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplans und die Vergabe der Verkehrsleistungen im Netz Elbe-Spree sehen daher zusätzliche Verbindungen (z.B. Potsdam - Berlin-Spandau, Oranienburg - Lichtenberg - BER - Ludwigsfelde, Finsterwalde - Berlin, Jüterbog - Potsdam), zusätzliche Angebote (u. a. auf RE 1 Brandenburg Hbf - Frankfurt (Oder), RE 2 Cottbus - Berlin, RE 7 Bad Belzig - Berlin, RE 8 Wünsdorf-Waldstadt - Berlin) und die Verbesserung der Flughafenanbindung vor. Derzeit laufen auch Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen, wie bereits in den laufenden Verkehrsverträgen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden können. Neben den bereits vereinbarten oder in Umsetzung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Dresdner Bahn, zweigleisiger Ausbau Karower Kreuz, Einbindung der Ostbahn bis nach Berlin Ostkreuz, zweigleisiger Ausbau der S-Bahn im Vorfeld des Potsdamer Hbf) und den Planungen des Bundes zum Schienenwegeausbau (z.B. Berlin-Stendal-Wolfsburg, Berlin-Dresden, Berlin-Stralsund/Stettin) sollen weitere Infrastrukturprojekte im Stadt-Umland-Verkehr Berlins innerhalb des Projektes i2030 gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern und dem Land Berlin vorangetrieben werden (z.B. Berlin-Spandau - Nauen, Potsdamer Stammbahn, Prignitz Express/Velten, Nordbahn/Heidekrautbahn, RE 1, Berlin - Dresden/Rangsdorf, Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz, Berlin - Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen).