

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 10. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2022)

zum Thema:

Jetzt die Bahnhöfe in Hohenschönhausen für die „Verkehrswende“ fit machen!

und **Antwort** vom 28. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10558
vom 10.01.2022
über Jetzt die Bahnhöfe in Hohenschönhausen für die „Verkehrswende“ fit
machen!

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Ziele verfolgt der Berliner Senat für die Bahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg angesichts eines wachsenden Bezirks und der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV- und des Fernverkehrs (bitte einzeln Ziele und konkrete Maßnahmen, sowie die Zeit- und Kostenplanung auflisten)?

Frage 10:

Inwiefern plant der Berliner Senat eine Aufwertung der Bahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg, um so auch einen Anreiz zum Umstieg auf die Bahn und somit zum Gelingen der Verkehrswende zu setzen? (bitte um Auflistung konkreter Ziele und konkreter Maßnahmen, um diese zu erreichen sowie deren Zeit- und Kostenplanung)?

Antwort zu 1 und 10:

Der Berliner Senat verfolgt als Ziel eine Stärkung des Umweltverbundes. Anforderungsgerechte und attraktive Verkehrsstationen stellen dabei als Zugangsstellen für den Öffentlichen Personennahverkehr einen wichtigen Baustein zur Erreichung dieses Zieles dar.

Im Rahmen des Projektes i2030 planen die Länder Berlin und Brandenburg daher unter anderem auch den Ausbau der S-Bahnlinie S75 entlang des Berliner Eisenbahn-Außenrings. Die Linie soll vom heutigen Endbahnhof Wartenberg bis zum geplanten Turmbahnhof Karower Kreuz und dann weiter zur Bucher Straße (Einfädelung in die heutige S8) verlängert werden. Aufgrund des frühen Planungsstadiums kann hierfür noch kein Zeit- oder Kostenplan übermittelt werden.

Innerhalb der „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen“ (FABB2) ist der barrierefreie Ausbau und die Modernisierung des S-Bahnhofes Gehrenseestraße vorgesehen. Hierbei ist neben dem Aufzugs- und Treppenneubaus auch die Modernisierung der Personenüberführung, des Bahnsteiges und des Daches geplant. Die Realisierung der Maßnahmen ist voraussichtlich für 2023 vorgesehen. Da die Abstimmungen zum aus dem FABB2-Programm förderfähigen Maßnahmenumfang noch nicht abgeschlossen sind, kann ein konkreter Kostenplan zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht übermittelt werden.

Frage 2:

Inwiefern schätzt der Berliner Senat die in Frage 1 benannten Ziele für

- a) ausreichend und
- b) machbar ein, um den Anspruch der Verkehrswende gerecht zu werden?

Antwort zu 2:

Mit dem Ausbau der S-Bahnlinie S75 wird eine neue S-Bahnverbindung zwischen Hohenschönhausen und den Pankower Ortsteilen Karow und Blankenburg geschaffen. Weiterhin werden künftig über den geplanten Turmbahnhof am Karower Kreuz gute Umsteigeverbindungen zum S- und Regionalverkehr in alle Richtungen ermöglicht.

Die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofes Gehrenseestraße werden durch den Senat ausdrücklich begrüßt. Die barrierefreie Erreichbarkeit von Verkehrsstationen ist eine wesentliche Zielsetzung des Landes Berlin.

Frage 3:

Wurde der Bahnhof Hohenschönhausen im Rahmen des „Sofortprogramms für attraktive Bahnhöfe“ vom BMVI aufgewertet? Wenn ja, wie beurteilt der Berliner Senat diese Aufwertung und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die DB AG Folgendes mit:

„Im Rahmen des Konjunkturprogramms wurden im Jahr 2020 drei Maßnahmen am Bahnhof Hohenschönhausen durchgeführt. Darunter fällt die künstlerische Gestaltung (Folierung) der Einhausung unter der Treppenanlage des S-Bahnsteigs sowie die Gestaltung der Rampen-Einhausung. Zusätzlich wurden S-Bahn-Logos im Zugang und DB-Logos an den Regionalbahn-Zugängen angebracht und rund 35 defekte Glasscheiben ausgetauscht. Im Konjunkturprogramm 2021 wurden keine weiteren Maßnahmen am Bahnhof durchgeführt.“

Die Aufwertung des S-Bahnhofes Hohenschönhausen wird durch den Senat sehr begrüßt. Die künstlerische Umgestaltung und der Austausch der Glasscheiben steigern die Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste.

Frage 4:

Zählt die Pressemitteilung „Bahn frischt Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg auf“ vom 13.11.2020 sämtliche Aufwertungen, die am Bahnhof Hohenschönhausen getätigt wurden, auf? Wenn ja, warum wurde der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt nicht weitgehender aufgewertet, obwohl vom BMVI ein weitreichender Maßnahmenrahmen eröffnet wurde („Austausch von Wand-/Bodenbelägen; Anstrich und Fassaden; Erneuerung von Treppen, Zugängen, Zäunen und Dächern; Ergänzung von Sitz- und Wartemöglichkeiten; Beseitigung von Graffiti und weiteren Vandalismusschäden; Erweiterung von Reisendeninformation; weiterer Ausbau der Barrierefreiheit; energetische Sanierung, z.B. Umrüstung auf LED-Beleuchtung oder Austausch von Heizungsanlagen“ – „Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe“)?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die DB AG Folgendes mit:

„Die besagte Pressemeldung zählt alle getätigten Verschönerungsmaßnahmen im Rahmen des Konjunkturprogramms am Bahnhof Hohenschönhausen auf (Auflistung der Maßnahmen siehe Antwort 3). Die Maßnahmen wurden im Konjunkturprogramm 2020 durchgeführt. Im Konjunkturprogramm 2021 wurden keine Maßnahmen am Bahnhof getätigt.“

Für das Handwerkerprogramm, bei dem die Mittel sehr kurzfristig eingesetzt werden sollen, wurden vor allem solche Verkehrsstationen identifiziert, bei denen die Reisenden besonders schnell von den geplanten Verbesserungen profitieren. Eine gesamthafte oder umfassende und nicht kurzfristig machbare Sanierung von ganzen Stationen war nicht die Intention des Programmes und der DB Station&Service AG. Es wurde auf eine ausgewogene Verteilung der Maßnahmen an den Berliner Bahnhöfen geachtet. Durch diese Streuung profitierten 2020 über 40 Bahnhöfe in Berlin. 2021 über 50 Bahnhöfen mit über 100 kleineren sowie größeren Maßnahmen.“

Frage 5:

Welche weiteren Maßnahmen sind im Rahmen des „Sofortprogramms für attraktive Bahnhöfe“ noch geplant und bis wann sollen diese umgesetzt werden (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 5:

Hierzu teilt die DB AG Folgendes mit:

„Im August 2020 startete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zusammen mit der DB das Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe. 2021 wurde es fortgeführt. Eine Prämisse dieser beiden Programme war es u.a., dass die Maßnahmen innerhalb eines Jahres umsetzbar sind. Das Programm wird (Stand: 21.01.2022) im Jahr 2022 nicht weitergeführt. Daher sind für 2022 keine weiteren Maßnahmen geplant. An einigen wenigen Stationen werden noch finale Restarbeiten ausgeführt.

Zusatzinformationen erhalten Sie auch auf der DB-eigenen Website (letzter Aufruf mit Stand zum 21.01.2022):

https://www.deutschebahn.com/de/konzern/bahnwelt/Bauen_an_Personenbahn_hoefen/Konjunkturprogramm“

Frage 6:

Welche Bedeutung misst der Berliner Senat der Etablierung von

- a) Park and Ride Parkplätzen und
- b) Bike and Ride Stellplätzen zu?

Antwort zu 6:

Zu a)

Grundsätzlich vertritt der Senat die Auffassung, dass Park and Ride-Anlagen (P+R) nur an den wohnortnächsten Bahnhöfen die Straßenentlastung und die Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs optimieren.

In Berlin wird jedoch der Umweltverbund als Zubringer priorisiert und weiter ausgebaut.

Ergänzend steht das Land Berlin in engem Austausch mit dem Land Brandenburg bzgl. eines gemeinsamen Vorgehens im Berliner Umland.

Der Senat strebt eine Komplementärfinanzierung zum laufenden Förderprogramm des Landes Brandenburg an.

Richtungsweisend ist eine Bedarfsanalyse des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) aus dem Jahr 2020, Antragsteller sind die Brandenburger Gemeinden.

Siehe hierzu u.a. auch die Antworten zu den Schriftlichen Anfragen:

Nr. 18 / 23 236 vom 22. April 2020 - Hr. Scholtysek (AfD)
Nr. 18 / 23 503 vom 15. Mai 2020 – Hr. Statzkowski (CDU)
Nr. 18 / 23 622 vom 28. Mai 2020 – Hr. Friederici (CDU)
Nr. 18 / 24 970 vom 17. September 2020 – Hr. Czaja (CDU)
Nr. 18 / 27 127 vom 25. März 2021 - Hr. Scholtysek (AfD)

Zu b)

Der Senat hat das Ziel, die Kombination zwischen Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beziehungsweise Fernverkehr zu fördern. Dieses Ziel findet sich auch in § 47 Absatz 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes wieder. Konkrete Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, sind im Radverkehrsplan des Landes Berlin, Abschnitt 4.3.1.3 „Ausbau des Angebots an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr“, aufgeführt. Beispielhaft soll hier auf die Vorgabe im Radverkehrsplan verwiesen werden, an den Zugangsstellen zum ÖPNV ein Angebot an Fahrradstellplätzen zu schaffen, von denen mindestens 20 Prozent gesichert sind.

Frage 7:

Inwiefern plant der Berliner Senat auf das Förderprogramm „Bike+Ride-Offensive“ des BMU in Hinblick auf die Bahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg zurückzugreifen (bitte einzeln Ziele und konkrete Maßnahmen sowie die Zeit- und Kostenplanung auflisten)?

Frage 8:

Welche Maßnahmen plant der Berliner Senat, um das Angebot an „Park and Ride“ Parkplätzen an den Bahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg zu erweitern (bitte einzeln Ziele und konkrete Maßnahmen sowie die Zeit- und Kostenplanung auflisten)?

Antwort zu 7 und 8:

Die GB infraVelo GmbH unterstützt die derzeit zuständigen Bezirksämter mit der Erarbeitung von Standort- und Potentialanalyse für die Bedarfsermittlung von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen. Die Standort- und Potentialanalyse (Stand Juni 2021) zeigte keinen nennenswerten zusätzlichen Bedarf an Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg auf. (siehe auch: https://www.infravelo.de/assets/Fahradparken/Standort-und_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-aktualisiert.pdf).

Frage 9:

Wie schätzt der Berliner Senat die Aufenthaltsqualität und den Komfort der Bahnhöfe Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Gehrenseestraße und Wartenberg ein?

Antwort zu 9:

Die Ausstattung der genannten Bahnhöfe entspricht den gesetzten Standards der jeweiligen Bahnhofskategorie und wird als funktional eingeschätzt. Der Senat unterstützt die DB AG als Betreiber der Anlagen bei der Aufwertung von Verkehrsstationen.

Da die barrierefreie Erreichbarkeit von Verkehrsstationen eine wesentliche Zielsetzung des Landes Berlin ist, wird der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofes Gehrenseestraße begrüßt.

Frage 11:

Inwiefern plant der Berliner Senat gemeinsam mit dem VBB die Taktfrequenz der S75 im Allgemeinen, zu den Stoßzeiten sowie nachts zu verdichten (bitte um Auflistung konkreter Ziele und konkreter Maßnahmen, um diese zu erreichen sowie deren Zeit- und Kostenplanung)?

Antwort zu 11:

Eine Taktverdichtung der Linie S75 ist nicht geplant. Im Tagesverkehr verkehrt die Linie S75 bereits im 10-Minuten-Takt. In den Tagesrandzeiten verkehrt die Linie S75 im 20-Minuten-Takt und während des durchgängigen Nachtverkehrs (in den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag sowie vor gesetzlichen Feiertagen) verkehrt die Linie S75 im 30-Minuten-Takt. Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wurde die Linie S75 im Nachtverkehr bis Warschauer Straße (anstelle Lichtenberg) verlängert.

Der ÖPNV-Aufgabenträger beurteilt dieses Angebot im Hinblick auf die Taktdichte und angebotenen Platzkapazitäten als attraktiv und nachfragegerecht. Zu berücksichtigen ist zudem, dass eine weitere Taktverdichtung infrastrukturseitig nicht ohne Weiteres realisierbar wäre, da die Linie S75 auf ihrem Laufweg Netzabschnitte gemeinsam mit anderen S-Bahn-Linien bereits im dichtesten Fahrtenabstand befährt.

Mittelfristig ist eine Verlängerung einer Zuggruppe der Linie S75 auf die Stadtbahn geplant (siehe Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/10141). In diesem Zusammenhang ist eine Erhöhung der Zugstärke der verlängerten Zuggruppe von Halb- (4-Wagen-Züge) auf Vollzüge (8-Wagen-Züge) vorgesehen, wodurch die angebotenen Platzkapazitäten auf der Linie S75 mittelfristig deutlich erweitert werden.

Frage 12:

Wie beurteilt der Berliner Senat das Projekt 2030 in Hinblick auf

- a) das zu erwartende Wachstum der Stadt
- b) die zu erwartende zunehmende Fahrgastzahl durch die Verkehrswende sowie
- c) die erwartende zunehmende Belastung des ÖPNV und des Fernverkehrs durch die Inbetriebnahme des BER?

Antwort zu 12:

Der Senat geht davon aus, dass die Fragesteller sich nach dem Infrastrukturprojekt i2030 erkundigen.

Im Rahmen des Projektes wurden Planungen und Untersuchungen für den Infrastrukturausbau auf einzelnen Korridoren gemeinsam mit dem Land Brandenburg aufgenommen, womit die Grundlagen für zusätzliche Verkehre geschaffen werden sollen, die auch den vom Fragesteller unter a) und b) erwähnten Aspekte begegnen sollen. Das Projekt i2030 ist zweifelsohne ein wichtiger Baustein für die Infrastrukturentwicklung in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Der Senat weist jedoch darauf hin, dass das Projekt i2030 zum einen bewusst nicht alle Strecken in Berlin und Brandenburg umfasst und zum anderen vom Senat auch weiterhin Planungen und Maßnahmen verfolgt werden, die unabhängig vom Projekt i2030 und/oder auf den übrigen Strecken untersucht und umgesetzt werden. Bei all diesen Planungen berücksichtigt der Senat auch das bekannte geplante Mehrangebot an Fernverkehrszügen.

Für die Anbindung des Flughafens BER selbst haben die Länder Brandenburg und Berlin schon deutlich vor Beginn der i2030-Untersuchungen Maßnahmen vereinbart. Hierfür ist u.a. der zweigleisige Ausbau der Fernbahngleise der Dresdener Bahn zwischen dem Bahnhof Südkreuz und dem Berliner Außenring geplant, die Inbetriebnahme ist für Dezember 2025 vorgesehen. Über diese Strecke wird ab diesem Zeitpunkt auch der Flughafenexpress im 15-Minuten-Takt verkehren, der zusammen mit der S-Bahn-Anbindung und weiteren Regionalzügen sowie der kleinräumigen ÖPNV-Anbindung eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Anbindung bereitstellen wird. Wie der Senat bereits in der Vergangenheit mitgeteilt hat, wird damit selbst mit den noch vor Pandemiebeginn prognostizierten langfristigen Fluggastwachstum eine ausreichende Kapazität im ÖPNV-System bereitgestellt. Ein direkter Zusammenhang mit dem Projekt i2030 besteht hierbei daher nicht, gleichwohl sind die Zugfahren des Regionalverkehrs, die den Flughafen BER bedienen, selbstverständlich im Projekt i2030 berücksichtigt.

Der VBB teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Der Senat ist bestrebt für das Berliner Gebiet und in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg ebenso für die gemeinsame Stadt-Umland-Region das ÖPNV-Angebot auszubauen und Engpässe im bestehenden Strecken- und Liniennetz abzubauen. Zudem sollen wachsende Siedlungen und Ortsteile (z.B. Blankenburger Süden, Siemensstadt) besser an den ÖPNV angeschlossen werden. Die Erhöhung der Attraktivität der ÖPNV-Angebote ist die Voraussetzung für eine gelingende Verkehrswende. Innerhalb der verschiedenen Bestrebungen zur Förderung des Umweltverbunds spielt das Projekt i2030 eine zentrale Rolle. Die langfristigen Planungen für den Schienenausbau müssen jetzt vorangetrieben werden, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Darum ist die konsequente Fortführung der i2030-Projekte auch im Berliner Koalitionsvertrag verankert.“

Neben vielen anderen Einflussfaktoren spielt auch die Inbetriebnahme des BER für die Langfristplanung im Schienenverkehr eine große Rolle. In Bezug auf die Flughafenbindung werden auch im Projekt i2030 Optionen zur

Angebotserweiterung untersucht. Insbesondere werden im Teilprojekt Berliner S-Bahn die technischen Grundlagen erarbeitet, neben der S45 und S9 eine zusätzliche S-Bahn-Linie zum Flughafen BER zu führen. Der Ausbau in den i2030-Korridoren führt darüber hinaus zu besseren Anschlüssen oder schnelleren Verbindungen, wie im Deutschlandtakt vorgesehen.“

Berlin, den 28.01.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz