

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

vom 14. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. September 2023)

zum Thema:

**Verkehrliche Erschließung für das neue Wohnquartier Blankenburger Süden**

und **Antwort** vom 06. Oktober 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Okt. 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16733  
vom 14.09.2023

über Verkehrliche Erschließung für das neue Wohnquartier Blankenburger Süden

---

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Das im Rahmen der Planungen für das Wohnungsbauvorhaben Blankenburger Süden erstellte „Grundlagenkonzept nachhaltige Mobilität“ (2020) schlägt für die Erreichung des Zielwerts von 20% MIV-Wegeanteil eine attraktive Anbindung des neuen Wohnquartiers an die umliegende Rad- und ÖPNV-Infrastruktur vor.

Das Ergebnis der Prüfung mehrerer Streckenvarianten nach berlinweit einheitlicher Methodik empfiehlt seit 2018 die Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie M2 bis zum S-Bahnhof Blankenburg zur Anbindung des neuen Wohnquartiers. Seit 2019 liegt auf Basis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mit positivem Ergebnis die verkehrliche Begründung für die ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnquartiers Blankenburger Süden mit der Tram vor. Für die Endhaltestelle S Blankenburg liegt seit 2020 die Machbarkeitsstudie mit einer Vorzugsvariante vor.

Frage 1:

In welcher Planungsphase befindet sich das Straßenbahnneubauvorhaben zur ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnquartiers Blankenburger Süden und seit wann?

Frage 2:

Welche Kosten wurden bisher für die Planung des Straßenbahnneubauvorhabens aufgewendet und zu welchen Ergebnissen kamen die vorangegangenen Planungsschritte sowie die vergleichende Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger?

Frage 4:

Wie lautet der Terminplan für die nächsten Planungsschritte, wann ist die Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke geplant?

Frage 20:

Falls die in den Richtlinien der Regierungspolitik angekündigte Überprüfung des Straßenbahnvorhabens Blankenburger Süden bereits begonnen hat: welche Schritte wurden oder werden durchlaufen, welche Prüfkriterien legt die die Senatsverkehrsverwaltung an und wann wird die Überprüfung abgeschlossen sein?

Frage 21:

Sind die Planungen für die Neubaustrecke bis zu einer neuen Systementscheidung zwischen U-Bahn und Straßenbahn durch die Senatsverkehrsverwaltung angehalten?

Frage 22:

Falls die Senatsverkehrsverwaltung eine Entscheidung zugunsten der U-Bahn präferiert: Welche Mobilitätsentscheidungen bei Umzug in das Neubauquartier möchte die Senatsverwaltung stimulieren, wenn das Neubauquartier so lange nur mit Bussen angebunden wird, bis viele Jahre später evtl. eine U-Bahnlinie realisiert werden kann?

Antwort zu 1, 2, 4 und 20 bis 22:

Die Fragen 1, 2, 4 und 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Derzeit finden zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Abstimmungen zu kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen verkehrlichen Maßnahmen und infrastrukturellen Vorhaben auch hinsichtlich ihres Zusammenwirkens mit umliegenden großen Wohnungsbauprojekten in Umsetzung des Prüfauftrags aus den Richtlinien der Regierungspolitik in dem Verkehrsraum statt. Danach bestimmen sich die weiteren Schritte einschließlich einer Inbetriebnahme. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 4 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16063 und die Antwort auf Frage 6 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16225 verwiesen.

Frage 3:

Wie ist die aktuelle Gesamtkostenprognose für die Fertigstellung der Straßenbahnneubaustrecke?

Antwort zu 3:

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung wurde ein Investitionsvolumen in Höhe von ca. 54,7 Mio. € ermittelt.

Frage 5:

Wann ist für das neue Wohnquartier Blankenburger Süden nach derzeitigem Planungsstand der Senatsbauverwaltung der Baubeginn, und in welchem Zeitraum die schrittweise Fertigstellung der Wohnungen vorgesehen?

Antwort zu 5:

Die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sollen aus heutiger Sicht bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse der VU kann die Frage abschließend beantwortet werden.

Frage 6:

Mit welcher Fahrgastprognose rechnet die Senatsverkehrsverwaltung für die neue Straßenbahnneubaustrecke?

Antwort zu 6:

Die Straßenbahn weist auf dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt des untersuchten Planungskorridors zwischen Heinersdorf Kirche und der Haltestelle Am Steinberg eine Nachfrage mit ca. 16.350 Personenfahrten/Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) auf.

Frage 7:

Für wie viele Menschen wird das neue Wohnquartier Blankenburger Süden aktuell durch die Senatsbauverwaltung geplant?

Antwort zu 7:

Der Senat geht von 10.000 bis 12.000 Menschen aus.

Frage 8:

Wie werden in den bisherigen Untersuchungen Attraktivität und Leistungsfähigkeit einer ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnquartiers per Bus angesehen?

Antwort zu 8:

Zur Erschließung und Anbindung des Planungsgebietes mit dem Bus wurde in der Grundlagenuntersuchung aus 2018 basierend auf dem Ist-Zustand eine Fiktivplanung mit zwei Linien, die von Heinersdorf ausgehend das Neubaugebiet über zwei unterschiedliche Strecken erschließen, erstellt.

Die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsmittel wird von der Reisezeit, der Umsteigenotwendigkeit, der Fahrtenfolge und dem Reisekomfort widergespiegelt. Der Vergleich aller öffentlichen Verkehrsmittel (S- und U-Bahn, Straßenbahn und Bus) untereinander hat ergeben, dass im Bewertungskriterium Attraktivität die Buserschließung am schlechtesten abschneidet. Die ÖPNV-Nachfrage würde für das Verkehrsmittel Bus im oberen Leistungsfähigkeitsbereich des Busbetriebes liegen.

Frage 9:

Wäre eine ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnquartiers in hoher Qualität gemäß des Nahverkehrsplan Berlin ohne den Bau der geplanten Straßenbahnanbindung nach Meinung der Senatsverkehrsverwaltung zu gewährleisten?

Antwort zu 9:

Das lässt sich pauschal nicht beantworten. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 1, 2 und 4 verwiesen.

Frage 10:

Welche betriebswirtschaftlichen Folgen sieht die BVG bei einer ÖPNV-Anbindung durch Busse statt durch die Straßenbahn?

Antwort zu 10:

Die BVG beantwortet die Frage wie folgt:

„Die Wirtschaftlichkeitsanalyse der SenMVKU prognostiziert für den Fall einer Erschließung durch den Bus anstelle der Straßenbahn den Mehrbedarf von 10 Bussen, welche zusätzlich einmalig angeschafft werden müssen, da beim Fahrzeugbeschaffungsprogramm davon ausgegangen wird, dass hier eigentlich Straßenbahnen fahren (im Vergleich zu 3 zusätzlichen Zügen bei einer Straßenbahnanbindung). Die 10 weiteren Busse würden dann täglich im Einsatz sein. Lt.

Wirtschaftlichkeitsanalyse sind bei einer Buserschließung 3x höhere Personalkosten von rd. 600.000 EUR jährlich zu erwarten als bei der Erschließung mit der Straßenbahn.“

Frage 11:

In welchem Bereich des Neubauvorhabens lässt sich nach aktuellen Planungen der Senatsbauverwaltung der Straßenbahnbetriebshof realisieren und was ist die geplante Abstellkapazität?

Frage 12:

Falls sich ohne die Straßenbahnneubaustrecke der am Neubauvorhaben geplante Straßenbahnbetriebshof nicht realisieren ließe: an welchen Ersatzstandorten wäre der Bau nach Informationen der Senatsbauverwaltung alternativ möglich?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen des Straßenbahnbetriebshofs erfolgen in enger Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und den Berliner Verkehrsbetrieben.

Auf der im aktuellen Flächennutzungsplan als Betriebshof dargestellten Fläche auf dem ehemaligen Rieselfeld, nordöstlich des Gewerbegebietes Heinersdorf, liegt die Abstellkapazität bei 80 Zügen. Rahmen der umfangreichen Abstimmungen im Zuge des bisherigen Planungsprozesses zeichnet sich der aktuell in Planung befindliche Betriebshofstandort als der fachplanerisch zu bevorzugende ab.

Frage 13:

Mit welchen Zeiträumen für Planung und Bau einer neuen U-Bahn-Linie für die ÖPNV-Anbindung des Neubauquartiers rechnet die Senatsverkehrsverwaltung im günstigsten Fall?

Antwort zu 13:

Die Dauer einer U-Bahn-Planung ist abhängig von dem konkreten Vorhaben; auch die Dauer der Bauausführung hängt maßgeblich von den Faktoren Länge der Strecke und Komplexität der Baumaßnahme ab.

Frage 14:

Welche Kostenprognose setzt die Senatsverkehrsverwaltung für eine ÖPNV-Anbindung des Neubauquartiers mit der U-Bahn an?

Antwort zu 14:

Mangels vertiefender Untersuchungen kann hierzu vorliegend keine Aussage getroffen werden.

Frage 15:

In welchem Umfang müssten Flächen in Anspruch genommen werden, wenn der größtmögliche Teil der U-Bahn-Neubaustrecke aus Kosten- und Klimaschutzgründen in überirdischer Bauweise realisiert würde?

Frage 16:

Unter welchen Voraussetzungen geht die Senatsverkehrsverwaltung davon aus, dass die standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine U-Bahn-Neubaustrecke zur ÖPNV-Anbindung des Neubauquartiers größer als 1 ausfällt?

Frage 17:

Mit welcher Fahrgastprognose rechnet die die Senatsverkehrsverwaltung im Falle einer neuen U-Bahn-Neubaustrecke?

Antwort zu 15 bis 17:

Eine Aussage zu diesen Fragen kann ohne vertiefte Untersuchungen nicht getroffen werden.

Frage 18:

Welche Position vertritt der Bezirk Pankow bezüglich der ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnquartiers?

Antwort zu 18:

Eine Antwort des Bezirksamts Pankow liegt nicht vor.

Frage 19:

Mit welchem Motorisierungsgrad im Neubauquartier rechnet die Senatsbauverwaltung aufgrund welcher Planwerke und was wäre die resultierende Anzahl an Kfz-Stellplätzen jeweils im Straßenland sowie in Quartiersgaragen?

Antwort zu 19:

Im Zuge der Erarbeitung eines Struktur- und Nutzungskonzeptes für das NSQ Blankenburger Süden wurde im Jahre 2020 ein „Grundlagenkonzept nachhaltige Mobilität für den Blankenburger Süden“ erarbeitet (vgl. hier: [https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/assets/neue-stadtquartiere/blankenburger-suden/grundlagenkonzept\\_nachhaltige\\_mobilitaet\\_blankenburger\\_sueden-](https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/assets/neue-stadtquartiere/blankenburger-suden/grundlagenkonzept_nachhaltige_mobilitaet_blankenburger_sueden-)

[bfrei.pdf?ts=1686162686](#)), welches von einem Modal Split von 80 % Anteil des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) und 20 % Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgeht. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, soll mit einem Bündel sehr unterschiedlicher Maßnahmen der Umweltverbund gefördert und der MIV vergleichsweise wenig attraktiv gehalten werden. Letzteres soll u.a. dadurch erreicht werden, dass – außer den gesetzlich vorgeschriebenen Abstellmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – Stellplätze für den ruhenden Verkehr allein in sogenannten Quartiersgaragen vorgesehen sind, die aufgrund ihrer Lage und Funktionsbündelung mit sonstigen Mobilitätsangeboten im Sinne von Mobility Hubs auch den Umweltverkehr befördern sollen. Bei der Berechnung der erforderlichen Anzahl von Kfz-Abstellplätzen wird dabei von einem Stellplatzschlüssel von 0,3 je Wohnung ausgegangen, woraus sich bei 5. – 6.000 Wohnungen ca. 1.500 – 1.800 Stellplätze in den Quartiersgaragen ergeben würden.

Frage 23:

Wie wird das Neubauquartier an das Radverkehrsnetz angebunden werden?

Antwort zu 23:

Das Neubauquartier wird entsprechend der zum Zeitpunkt seiner Planung und Realisierung maßgeblichen rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen an das Radverkehrsnetz angebunden werden.

Berlin, den 06.10.2023

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