

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 26. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. August 2019)

zum Thema:

**Wie geht es weiter mit der Siemensbahn?**

und **Antwort** vom 11. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 20 817**  
**vom 26. August 2019**  
**über Wie geht es weiter mit der Siemensbahn?**

---

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

Frage 1:

Welcher Teil der Planungsleistungen zur Siemensbahn wird durch die Vereinbarung zur Finanzierung abgedeckt, die der Senat mit der DB AG am 28. Juni 2019 geschlossen hat?

Antwort zu 1:

Es sollen Grundlagen über den Zustand der vorhandenen Bauwerke auf der Bestandsstrecke und Möglichkeiten zur Wiederinbetriebnahme erarbeitet und erste, dafür nötige, vorgezogene Planungsleistungen erbracht werden.

Frage 2:

Wie erfolgt ggf. die Finanzierung von Planungen und Studien über den von der Vereinbarung abgedeckten Aufgabenumfang hinaus?

Antwort zu 2:

Über die am 28. Juni 2019 geschlossene Vereinbarung hinaus werden bereits im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung des Projekts i2030 erste Planungsleistungen finanziert. Die weiteren Planungsleistungen bis zur Genehmigungsplanung sollen auf Basis einer noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung ebenfalls durch das Land finanziert werden.

Frage 3:

Wann wird die Machbarkeitsstudie zur Fortführung der Siemensbahn über den Bahnhof Gartenfeld hinaus von der DB AG ausgeschrieben?

Antwort zu 3:

Die Machbarkeitsstudie soll im IV. Quartal 2019 ausgeschrieben werden.

Frage 4:

Welche Varianten der Fortführung der Siemensbahn über den Bahnhof Gartenfeld hinaus sollen betrachtet werden (z.B. nach Hakenfelde)?

Antwort zu 4:

Für die Fortführung über Gartenfeld hinaus sollen verschiedene Varianten in Tunnel- und Brückenlösung mit den Bahnhöfen Insel Gartenfeld und Wasserstadt-Oberhavel bis Hakenfelde untersucht werden.

Frage 5:

Treffen Berichte zu, dass für eine Fortführung der Siemensbahn diese nicht wie bisher fast ebenerdig in Gartenfeld enden kann? Wenn ja, welche Varianten werden für die Station Gartenfeld betrachtet?

Frage 6:

Wird für die Siemensbahn auch eine Variante zur Führung der Trasse in einem Tunnel betrachtet, wie dies von manchen gefordert wird?

Antwort zu 5 und 6:

In der Machbarkeitsuntersuchung werden Tunnel- und Brückenlösungen für die Fortführung und die Schnittstelle zwischen der Bestandsstrecke und der Fortführung untersucht. Hierzu gehört auch der bestehende Bahnhof Gartenfeld.

Frage 7:

Auf welche Geschwindigkeit soll die Trasse der Siemensbahn ausgelegt werden?

Antwort zu 7:

Untersucht werden verschiedene Streckengeschwindigkeiten, z. B. 60 und 80 km/h.

Frage 8:

Welche Stationen sind auf der Strecke der Siemensbahn zwischen Jungfernheide und Gartenfeld vorgesehen? Welche möglichen Stationen werden auf der weiteren Fortführung betrachtet?

Antwort zu 8:

Auf der Bestandsstrecke ist die Reaktivierung der vorhandenen Bahnhöfe vorgesehen. Im weiteren Verlauf werden derzeit die Bahnhöfe Insel Gartenfeld, Wasserstadt Oberhavel und Hakenfelde untersucht. Zusätzliche Bahnhöfe werden nicht ausgeschlossen.

Frage 9:

Wie werden die Planungen zur Querung der Spree durch die Siemensbahn mit den Planungen zur Rudolf-Wissel-Brücke koordiniert, damit es zu keinen Trassenkonflikten der Siemensbahn und der Stadtautobahn kommen kann?

Antwort zu 9:

Die Koordinierung ist Aufgabe der Deutsche Bahn AG (DB AG). Die DB AG ist hierzu u. a. mit der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) in Kontakt.

Frage 10:

Wird der Bahnhof Jungfernheide mindestens einen weiteren Bahnsteig erhalten, um eine niveau- und konfliktfreie Einfädelung der Siemensbahn in die Berliner Ringbahn zu gewährleisten?

Frage 11:

Wird geprüft, inwiefern für die Ausfädelung aus dem Bahnhof Jungfernheide in Richtung Siemensstadt ein eigenes, neues Bahnsteiggleis errichtet werden kann, um Konflikte mit der Berliner Ringbahn zu vermeiden?

Antwort zu 10 und 11:

Für die Einbindung der Siemensbahn am Bahnhof Jungfernheide werden verschiedene Varianten, auch mit zusätzlichem Bahnsteig geprüft. Abschließende Entscheidungen zur infrastrukturellen Gestaltung für den Bereich Jungfernheide können erst nach Abschluss von Fahrplanuntersuchungen getroffen werden.

Frage 12:

Wird im Rahmen der Reaktivierung der Siemensbahn auch die ursprünglich vorgesehene Wendeanlage zwischen den Stationen Beusselstraße und Westhafen mit betrachtet?

Frage 13:

Wird betrachtet, ob auch die Station Westhafen zur Verbesserung der Betriebsqualität im Zusammenspiel zwischen Siemensbahn und Berliner Ringbahn einen weiteren Bahnsteig erhalten sollte?

Antwort zu 12 und 13:

Ja, dies wird im Rahmen des Projekts i2030 im grundsätzlichen Zusammenhang mit der Siemensbahn betrachtet.

Frage 14:

Welchen Zielbahnhof soll künftig die Siemensbahn an ihrem östlichen Ende haben (Jungfernheide? Hauptbahnhof? Gesundbrunnen?)

Antwort zu 14:

Die Linie soll zunächst am Hauptbahnhof enden.

Frage 15:

Welche Taktfolge hält der Senat auf der Siemensbahn für angemessen?

Antwort zu 15:

Für den Abschnitt Gartenfeld – Jungfernheide – Hauptbahnhof ist ein Zehn-Minuten-Takt geplant. In den verkehrsschwachen Zeiten ist ein 20-Minuten-Takt und während des Nachtverkehrs ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Frage 16:

Teilt der Senat Bedenken, dass bei Eröffnung der Siemensbahn nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen könnten und zur Fahrzeugbeschaffung bzw. Kompensation der Wagenpark anderer Linien im Berliner S-Bahn-Netz zur Bedienung der Siemensbahn reduziert werden müsste?

Antwort zu 16:

Die fahrzeugseitige Bedienung der Siemensbahn hängt vom Zeitpunkt der Infrastrukturinbetriebnahme ab. Für die S-Bahn-Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd ist die Beschaffung von Neufahrzeugen geplant, die nach aktueller Planung zwischen den Jahren 2026 (Vorserie) und 2033 schrittweise zum Einsatz gelangen sollen. Bei ausreichender Verfügbarkeit dieser Neufahrzeuge können die zusätzlichen Leistungen auf der Siemensbahn ohne fahrzeugseitige Kompensation zu Lasten anderer bestehender Verkehrsangebote im S-Bahn-Netz erbracht werden. Das entsprechende Vergabeverfahren für diese Leistungen beginnt voraussichtlich Ende dieses Jahres.

Frage 17:

Strebt der Senat an, auf der Siemensbahn nach Inbetriebnahme direkt die Fahrzeuge der BR 483/484 ("Neue S-Bahn Berlin") von Siemens/Stadler einzusetzen?

Antwort zu 17:

Nein, die Fahrzeuge der S-Bahn-Baureihe 483/484, die im Ergebnis des wettbewerblichen Vergabeverfahrens für das Teilnetz Ring (einschließlich Zulaufstrecken) beschafft werden, kommen auf den Linien S41 und S42 (Ringbahn) sowie S46, S47 und S8 zum Einsatz.

Frage 18:

In welchen Verkehrsvertrag sollen die Leistungen der Siemensbahn integriert werden? Wie erfolgt dies?

Antwort zu 18:

Die S-Bahn-Leistungen auf der Siemensbahn werden dem S-Bahn-Teilnetz Nord-Süd zugeordnet. Die Leistungen auf der Siemensbahn sollen in diesem Netz als Optionsleistung sowohl in dem noch zu vergebenden Verkehrsvertrag mit Zulassung von Bestandsfahrzeugen als auch in dem nachlaufenden Verkehrsvertrag mit Neufahrzeugen berücksichtigt werden.

Berlin, den 11. September 2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz