

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 18. Juni 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2014) und **Antwort**

Wiederaufbau und Verlängerung der 1961, 1980 und 1983 stillgelegten S-Bahn-Strecken

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

Frage 1: In der Koalitionsvereinbarung befürwortet der Senat nun wörtlich wieder „grundsätzlich [...] die Wiederherstellung aller S-Bahn-Strecken, die am 12. August 1961 bestanden“.

Auf welchem Stand befinden sich die Planung und die Umsetzung des Wiederaufbaus und der Verlängerung folgender S-Bahn-Strecken?

- Blankenfelde – Dahlewitz – Rangsdorf
- Spandau – Nauener Straße – Hackbuschstraße – Albrechtshof – Seegefeld – Falkensee (– Falkensee Parkstadt – Finkenkrug)
- Wannsee – Dreilinden – Stahnsdorf [Friedhofsbahn]
- Jungfernheide – Wernerwerk – Siemensstadt – Gartenfeld (– Haselhorst – Daumstraße – Hakenfelde) [Siemensbahn]
- Zehlendorf – Zehlendorf Süd – Düppel-Kleinmachnow (– Kleinmachnow Schleusenweg – Dreilinden Europarc) [Stammbahn]
- Hennigsdorf – Hennigsdorf Marwitzer Straße – Hennigsdorf Nord – Hohenschöpping – Velten
- 2. Gleis zwischen Lankwitz und Lichterfelde Süd.

Antwort zu 1.: Der Senat hält grundsätzlich den Anspruch aufrecht, die Einhaltung der im Zuge der deutschen Einheit 1990 gemachten Zusagen zur Wiederherstellung des S-Bahnnetzes von 1961 zu fordern. Dies bedeutet aber nicht, dass hier für alle stillgelegten Trassen konkrete Planungen zur Wiederinbetriebnahme bestehen.

Grundlage für die Leitlinien der Verkehrspolitik des Berliner Senats sind der am 29.03.2011 beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) und der Flächennutzungsplan (FNP) Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (Amtsblatt [ABl.] S. 2666), zuletzt geändert am 13. Mai 2014 (ABl. S. 1019 f.).

In Berlin werden gemäß FNP folgende S-Bahn-Trassen freigehalten:

- Hamburger Bahn: Spandau – Albrechtshof (– Falkensee)
- Siemensbahn: Jungfernheide – Gartenfeld (und weiter bis zur Wasserstadt)
- Stammbahn: Zehlendorf – Düppel/Kleinmachnow
- Östlicher Berliner Außenring: Karower Kreuz – Sellheimbrücke – Wartenberg und Springpfuhl – Biesdorfer Kreuz – Wuhlheider Kreuz – Grünauer Kreuz (als Nahverkehrsstrasse, d.h. S- oder Regionalbahn)
- S 21: Hauptbahnhof – Potsdamer Platz – Yorckstraße sowie „Cheruskerkurve“ (Julius-Leberbrücke – Südkreuz).

Zu einer möglichen Verlängerung der S-Bahn-Strecke über Spandau hinaus zum Falkenhagener Feld (bei Freihaltung der Strecke nach Falkensee) hat sich der Senat kürzlich in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Drucksache Nr. 17/13 651 geäußert.

Nach Ausschöpfung des sog. Altlastenfonds 2009 wurde zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) mittels einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) auch die Finanzierung der Grundsaniierung der Berliner S-Bahn umgestellt. In dieses LuFV-Programm müsste auch das fehlende zweite Gleis zwischen Lankwitz und Lichterfelde Ost aufgenommen werden. Da die anderen in den vergangenen Jahren vorbereiteten oder umgesetzten Maßnahmen vom Land Berlin und der DB AG als verkehrlich wichtiger eingestuft wurden, wurde diese Anmeldung bisher nicht vorgenommen. Für Verlängerungen von S-Bahn-Strecken in das Berliner Umland ist das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg zuständig.

Berlin befürwortet grundsätzlich entsprechende Netzerweiterungen, soweit sie in Folge ihrer verkehrlichen Wirkungen zu den gewünschten Umweltentlastungen führen und finanzierbar sind. In dem Fall würde das Land Brandenburg unterstützt werden, indem Berlin sich an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von geplanten S-

Bahnverlängerungen beteiligt und alle Voraussetzungen für die Verlängerung der S-Bahnstrecken von Berliner Seite her klärt.

Im fortgeschriebenen Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg für die Jahre 2013 bis 2017 ist jedoch der Wiederaufbau ehemaliger S-Bahn-Strecken, etwa nach Falkensee, Velten oder Rangsdorf, nicht vorgesehen. „Netzerweiterungen sind unter gegebenen Finanzperspektiven nicht möglich aber auch nicht erforderlich“, heißt es im LNVP. Vielmehr setzt Brandenburg auf den schnelleren Regionalverkehr, der allerdings aufgrund größerer Bahnhofsabstände eine geringere Erschließungsqualität aufweist.

Berlin, den 04. Juli 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juli 2014)