

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Kristian Ronneburg und Harald Wolf (LINKE)

vom 11. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dezember 2018)

zum Thema:

Kapazität der S-Bahn-Gleise auf der Stadtbahn und Inhalt der S-Bahn-Maßnahmen im Investitionsprogramm i2030

und **Antwort** vom 20. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dez. 2018)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Harald Wolf (Die Linke)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17266
vom 11. Dezember 2018
über Kapazität der S-Bahn-Gleise auf der Stadtbahn und Inhalt der S-Bahn-
Maßnahmen im Investitionsprogramm i2030

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde.

Frage 1:

Wie viele Zugpaare könnten

a) aus technischer Sicht

b) aus Sicht der Betriebsqualität

ab 09. Dezember 2018 zwischen Ostbahnhof und Westkreuz im 20-Minuten-Intervall fahren, wenn kein Fahrzeugmangel herrschen würde?

Antwort zu 1:

Die DB AG hat hierzu mitgeteilt:

„Die Angabe einer Anzahl der „aus technischer Sicht“ je Richtung innerhalb von 20 Minuten fahrbaren Züge ist nicht sinnvoll, da diese nicht kundenwirksam umgesetzt werden könnte. Grundsätzlich muss immer die Gesamtsituation auf der Strecke bzw. den einzelnen Streckenabschnitten betrachtet werden. Hierzu gehören u. a. die Fahr- und Bremsseigenschaften der Züge, die Haltezeiten an den Verkehrsstationen für den reibungslosen Fahrgastwechsel, das angestrebte Niveau der Betriebsqualität sowie die Linienwege der einzelnen Züge bzw. die Kapazitäten auf den Zulauf- und Ablaufstrecken.

Derzeit verkehren auf der Stadtbahn 6 Zugpaare im 20 Minutenzeitraum. Damit ist das betrieblich mögliche Fahrprogramm noch nicht ausgeschöpft.

Auf der Grundlage der Eigenschaften der gegenwärtigen vorhandenen Fahrzeuge und der aktuell für die einzelnen Betriebsstellen bestellten Haltezeiten halten wir auf der Berliner Stadtbahn ein Betriebsvolumen von 8 Zugpaaren in 20 Minuten (das heißt, eine Taktfolge von 2,5 Minuten) grundsätzlich für fahrbar. Im Interesse einer hohen Betriebsqualität ist dabei anzustreben, dass diese Zugfolge nicht über den gesamten Tag gefahren wird, sondern, dass Erholungsphasen mit geringerer Zuganzahl vorhanden sind, z. B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten.“

Frage 2:

Teilt der Senat als Aufgabenträger die Auffassung, dass es zur qualitätsgerechten Bewältigung der Verkehrsnachfrage erforderlich ist, über die gesamte Stadtbahn 9 Zugpaare pro Stunde zu fahren (2xS3, 2xS5, 2xS7, S75, 2xS9), die unter Berücksichtigung einer Pufferzeit zwischen den Fahrten möglich sind?

Antwort zu 2:

Die Stadtbahn (westlich des Ostbahnhofes) wird derzeit im Regelfahrplan im Tagesverkehr von sechs Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) bedient. Es erfolgen somit 18 Fahrten je Stunde und Richtung, was rechnerisch einem 3-1/3-Minuten-Takt entspricht. Die Führung zusätzlicher S-Bahn-Fahrten auf die Stadtbahn ist Bestandteil der Planungen des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Aufgabenträgers zur nachfrage- und qualitätsgerechten Gestaltung des S-Bahn-Angebotes. Hierbei sollen im Zielkonzept während der Hauptverkehrszeit acht Zuggruppen auf die Stadtbahn (westlich des Ostbahnhofes) geführt werden. Es würden somit 24 Fahrten je Stunde und Richtung erfolgen, was rechnerisch einem 2,5-Minuten-Takt entspräche. Die Planungen sollen im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 festgeschrieben werden. Diese Mehrleistungen können aber erst mit dem entsprechenden Zulauf neuer S-Bahn-Fahrzeuge erbracht werden.

Neben der geplanten umfassenden Kapazitätserweiterung bei der S-Bahn ist zu berücksichtigen, dass durch den in Umsetzung befindlichen Lückenschluss der U5 zum Hauptbahnhof und die in diesem Zusammenhang geplante Taktverdichtung der U5 neue und attraktive Direktverbindungen zwischen Alexanderplatz, S-Bahn-Nord-Süd-Tunnel und Hauptbahnhof entstehen werden. Hieraus wird sich eine merkbare Entlastungswirkung für die in diesem Abschnitt stark nachgefragten parallelen S-Bahn-Linien auf der Stadtbahn ergeben.

Frage 3:

Falls die Antwort zu Frage 1a) weniger als 10 oder zu Frage 1b) weniger als 9 lauten sollte: Was sind die Ursachen dafür, und was gedenkt der Senat als Aufgabenträger vom Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und vom künftigen Verkehrsunternehmen zu fordern, damit die frühere und andernorts bei Stadtschnellbahnen übliche Leistungsfähigkeit mit einer (technischen) Mindestzugfolgezeit von 90 Sekunden und einer fahrplanmäßigen Zugfolgezeit von 120 Sekunden wieder hergestellt und spätestens nach Aufstockung des Fahrzeugparks die unter Frage 2 genannten Zuganzahlen gefahren werden können?

Antwort zu 3:

Die DB AG hat hierzu mitgeteilt:

„Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, ist entscheidend für die Kapazität auf der Stadtbahn die Wechselwirkung zwischen der Betriebsqualität und den bei der Fahrplanerstellung berücksichtigten Parametern. Dies betrifft beispielsweise:

- Fahr- und Bremseigenschaften der Züge,
- Haltezeiten an den Verkehrsstationen für den reibungslosen Fahrgastwechsel,
- das angestrebte Niveau der Betriebsqualität,
- die Linienwege der einzelnen Züge bzw. die Kapazitäten auf den Zulauf- und Ablaufstrecken.

Maßgeblich sind auf der Stadtbahn unter anderem die Haltezeiten (Ostbahnhof, Alexanderplatz und Friedrichstr. mit gegenwärtig 0,8 Minuten) sowie die aus der Zugfolge resultierenden Fahrzeiten.“

Das in Antwort zu Frage 2 beschriebene geplante S-Bahn-Angebot mit 8 Zugpaaren in 20 Minuten auf der Stadtbahn ist nach Angaben des Infrastrukturbetreibers (siehe Antwort zu Frage 1) grundsätzlich fahrbar, so dass weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Zugfolgezeiten auf der Berliner Stadtbahn derzeit nicht als notwendig erachtet werden.

Frage 4:

Ist die Stadtbahnstrecke von Ostbahnhof bis Westkreuz Inhalt der S-Bahn-Maßnahme im Investitionsprogramm i2030? Wenn ja, was ist konkret geplant und bis wann? Wenn nein, warum nicht?

Frage 5:

Teilt der Senat die Auffassung, dass zur flexibleren Betriebsabwicklung bei Störungen und Bauarbeiten die fehlenden Weichenverbindungen im Westkopf des Hauptbahnhofs sowie zwischen Hackescher Markt und Alexanderplatz erforderlich sind? Ist die Nachrüstung Gegenstand von i2030? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4 und 5:

Die DB AG hat hierzu mitgeteilt:

„In i2030 wird grundsätzlich die Weiterentwicklung des gesamten S-Bahn-Netzes betrachtet. Dabei werden insbesondere Abschnitte betrachtet, deren Leistungsfähigkeit für die zukünftige Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht nicht ausreichend ist. Der Abschnitt zwischen Ostbahnhof und Westkreuz ist bereits für eine sehr enge Zugfolge und damit eine hohe Kapazität im Regelbetrieb ausgebaut worden.

Damit auch im Störfall ein attraktives Angebot gefahren werden kann, ist u. a. die Ergänzung des Weichentrapezes im Bereich des Berliner Hauptbahnhofs zu untersuchen. Eine Nachrüstung einer weiteren Weichenverbindung zwischen Alexanderplatz und Hackescher Markt ist, auch aufgrund der Nähe zum Weichentrapez in der Betriebsstelle Alexanderplatz, derzeit nicht Gegenstand der Untersuchungen zu i2030.“

Frage 6:

Teilt der Senat die Auffassung, dass zur Bewältigung des steigenden Verkehrsbedarfs infolge des Wohnungsbaus im Raum Spindlersfeld / Wendenschloss / Alt-Köpenick der 10-Minuten-Takt der S-Bahn nach Spindlersfeld erforderlich ist?

Antwort zu 6:

Der Senat betrachtet die Einführung eines 10-Minuten-Taktes nach Spindlersfeld weiterhin als potenzielle Langfristmaßnahme. Die für den Ausbau der Infrastruktur benötigten Flächen werden entsprechend freigehalten. Gegenüber anderen deutlich wirksameren Verkehrsprojekten, bspw. zur verkehrlichen Anbindung neuer Wohnungsbaustandorte und Entwicklungsgebiete sowie zur Systemumstellung kapazitativer überlasteter Buslinien, ist dieses Vorhaben nachrangig weiterzuverfolgen. In Anbetracht der begrenzten finanziellen und planerischen Ressourcen muss der Senat die verkehrlichen Maßnahmen in der gesamten Stadt priorisieren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Züge von und nach Spindlersfeld entsprechend aktueller Nachfrageerhebungen ausreichend freie Platzkapazitäten aufweisen. Künftig werden zudem durch die Auslieferung von Neufahrzeugen Möglichkeiten für die Erhöhung der Zuglängen auf der Linie S47 geschaffen. Somit stehen ausreichende Kapazitäten auch bei künftig steigender Nachfrage zur Verfügung.

Frage 7:

Ist der vollständige oder abschnittsweise zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke Schöneeweide – Spindlersfeld im Programm i2030 vorgesehen? Wenn ja, was ist konkret vorgesehen und wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7:

Die DB AG hat hierzu mitgeteilt:

„Der zweigleisige Ausbau der Strecke Schöneeweide – Spindlersfeld ist nicht als eigenständige Maßnahme im Teilprojekt i2030 enthalten. Die Strecke wird jedoch im Rahmen einer Untersuchung zum grundsätzlichen zweigleisigen Ausbau aller Streckenäste mit untersucht. Ein zweigleisiger Ausbau steht aufgrund der derzeitigen verkehrlichen Bedeutung und der absehbaren Verkehrsentwicklung auf diesem Abschnitt im Vergleich mit den Entwicklungen auf anderen Korridoren im S-Bahn-Netz nicht im Fokus des Projektes i2030.“

Frage 8:

Welche weiteren Einzelprojekte sind im Programm i2030 für die S-Bahn enthalten? Wie wurden die Projekte ausgewählt? Wie ist der Bearbeitungsstand? (Wir bitten um tabellarische Übersicht.)

Antwort zu 8:

Im Arbeitsprogramm von „i2030“ werden potenzielle Neubaumaßnahmen im S-Bahn- und Regionalverkehr betrachtet. In mehreren der betrachteten Korridore sind Maßnahmen im S-Bahn-Netz als Variante zu untersuchen. Das betrifft u. a. die Korridore Spandau - Nauen, Potsdamer Stammbahn oder Blankenfelde - Rangsdorf.

Darüber hinaus werden im Teilprojekt „Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung S-Bahn“ infrastrukturelle Anpassungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität im Berliner S-Bahnnetz untersucht. Die Länder Berlin und Brandenburg, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und die DB Netz AG haben hierzu im Rahmen von i2030 gemeinsam Handlungsschwerpunkte identifiziert, u. a.:

- Zweigleisiger Ausbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Streckenäste,
- Blockverdichtungen zur Verkürzung der Zugfolgezeit,
- zusätzliche Weichenverbindungen und Kehrmöglichkeiten zur Erhöhung der Reaktionsfähigkeit im Störfall bzw. im Fall von Baumaßnahmen,
- Ausweitung von Abstellkapazitäten zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrzeuge.

Zur Klärung der konkreten Ziele und zu untersuchenden Varianten in diesem Teilprojekt werden gegenwärtig mit der DB AG Projektkonsolidierungsgespräche durchgeführt. Diese Projektphase wird nach gegenwärtigem Zeitplan voraussichtlich im Juli 2019 abgeschlossen werden können.

Anschließend werden die darauf aufbauenden grundlegenden Untersuchungen (Gleisplanerstellung, Fahrplan- und eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung) über die Möglichkeit der Realisierung einzelner Maßnahmen sukzessive bearbeitet. Diese Untersuchungen werden durch regelmäßige Gespräche (Projektarbeitskreis, Projektarbeitsgruppe, Lenkungskreis) der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG begleitet.

Berlin, den 20.12.2018

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz