

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 29. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2020)

zum Thema:

i2030 - Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

und **Antwort** vom 14. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24323
vom 29. Juli 2020
über i2030 - Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Zum Korridor: Berlin-Spandau - Nauen
Projektstatus: Grundlagenermittlung

- a) Inwieweit ist die Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphase 2 Vorplanung unterzeichnet? Wenn nicht, welche Gründe gibt es für die Verzögerung?
- b) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?

Antwort zu 1:

- a) Die Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphase 2 befindet sich derzeit im Zeichnungslauf und soll im August von allen Vertragspartnern unterzeichnet sein.
- b) Der Beginn der Entwurfsplanung in den Leistungsphasen 3 und 4 ist momentan für das dritte Quartal 2023 vorgesehen. Der Abschluss des gesamten Planungsprozesses wird nach dem Ende der Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung für das Jahr 2030 anvisiert.

c) Der Beginn der Bausausführung ist zurzeit für das Jahr 2030 geplant, sodass mit einer Fertigstellung des Projekts Mitte/Ende der 2030er Jahre gerechnet werden kann.

Frage 2:

Zum Korridor: Prignitz-Express / Velten

Projektstatus: Gesundbrunnen - Velten = Grundlagenermittlung

Projektstatus: Velten - Neuruppin = Vorplanung

a) Wann sind die jeweiligen Leistungsphasen abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen für beide Abschnitte ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?

b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?

c) Welche Ergebnisse zu den Untersuchungen des Bahnübergangs Gorkistraße liegen vor?

Antwort zu 2:

a) Der Abschluss der Leistungsphase 1 für den Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf ist für das vierte Quartal dieses Jahres sowie für den Abschnitt zwischen Hennigsdorf und Velten für das dritte Quartal dieses Jahres geplant. Die Vor- und Entwurfsplanung für den Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf soll im Jahr 2026 und die Gesamtplanung Anfang 2030 beendet werden. Die Vor- und Entwurfsplanung für den Abschnitt zwischen Hennigsdorf und Velten soll im Jahr 2025 und die Gesamtplanung Anfang 2029 beendet werden. Der Zeitplan für den Abschluss der einzelnen Planungsphasen für den Abschnitt zwischen Velten und Neuruppin wird mit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung der Leistungsphasen 3 und 4, welche noch in diesem Jahr gezeichnet werden soll, abgestimmt.

b) Auf dem Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf wird mit einem Baubeginn Anfang 2030 sowie mit einer Inbetriebnahme des Abschnitts Mitte der 2030er Jahre gerechnet. Der Abschluss der Planungen für den Abschnitt zwischen Hennigsdorf und Velten wird für Anfang 2029 geplant, sodass laut aktuellem Zeitplan mit einer Inbetriebnahme für Ende des Jahres 2031 gerechnet werden kann.

c) In einer Vorstudie zum Bahnübergang Gorkistraße wurden auf Grundlage möglicher Betriebsszenarien die Schließzeiten der Schranken und damit des Bahnüberganges ermittelt. Zur Vertiefung der daraus gewonnenen Erkenntnisse wurde eine Verkehrssimulation zu den Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) Gorkistraße/Buddestraße erarbeitet, die auch Aussagen zu den Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Fuß- und Radverkehr beinhaltet. Sie befindet sich in der Endabstimmung. Gleichzeitig wurde von der DB Netz eine Machbarkeitsstudie zu Möglichkeiten einer niveaufreien Kreuzung der beiden Verkehrssträger Schiene und Straße vorgelegt. Im dritten Quartal dieses Jahres sollen auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse die weiteren Planungsvarianten im Rahmen der Grundlagenermittlung festgelegt werden.

Frage 3:

Nordbahn/Heidekrautbahn

Projektstatus: Gesundbrunnen - Wilhelmsruh = Grundlagenermittlung

Projektstatus: Heidekrautbahn = Entwurfsplanung

- a) Wann sind die jeweiligen Leistungsphasen abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen für beide Abschnitte ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen? Inwieweit wurde die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- c) Welche Zeitschiene wird für den Umbau des Bahnhofes Birkenwerder angestrebt?

Antwort zu 3:

- a) Mit einem Abschluss der Leistungsphase 1 auf dem Abschnitt Nordbahn zwischen Gesundbrunnen und Wilhelmsruh wird im dritten Quartal 2020, mit dem Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung im vierten Quartal 2024 sowie mit dem Abschluss der Gesamtplanung im vierten Quartal 2027 gerechnet. Der Vertragsentwurf für die Finanzierungsvereinbarung der Leistungsphase 2 für diesen Abschnitt befindet sich derzeit in Erstellung und soll noch in diesem Jahr gezeichnet werden. Auf dem Abschnitt Heidekrautbahn ist das Ende der Gesamtplanung für Anfang 2022 geplant. Die Finanzierungsvereinbarung für die Planung der Heidekrautbahn wurde am 10. Januar 2019 abgeschlossen.
- b) Für den Abschnitt Heidekrautbahn wird mit der Realisierung voraussichtlich im vierten Quartal 2020 am Bahnhof Wilhelmsruh begonnen. Nach vorliegendem Zeitplan ist die Inbetriebnahme für Ende 2023 vorgesehen. Der Realisierungsbeginn für den Abschnitt Heidekrautbahn/Nordbahn ist im Jahr 2028 geplant, sodass mit einer Inbetriebnahme der Strecke von Gesundbrunnen nach Wilhelmsruh im Frühjahr 2030 gerechnet werden kann.
- c) Die Grundlagenermittlung für den Bahnhof Birkenwerder soll Ende 2022, die Vor- und Entwurfsplanung Ende 2025, die Gesamtplanung 2028 und der Bau Ende 2030 abgeschlossen sein.

Frage 4:

Zum Korridor: Berlin - Dresden/Rangsdorf

Projektstatus: Vorplanung

- a) Wann ist Leistungsphase Vorplanung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?

Antwort zu 4:

- a) Die Vor- und Entwurfsplanungen für diesen Korridor sollen bis zum zweiten Quartal 2024 sowie die Gesamtplanung bis Anfang 2027 abgeschlossen werden.
- b) Mit dem Realisierungsbeginn ist laut aktuellem Zeitplan Anfang 2027 und mit der Inbetriebnahme im Frühjahr 2030 zu rechnen.

Frage 5:

Zum Korridor: RE1: Magdeburg - Berlin - Eisenhüttenstadt
Projektstatus: Grundlagenermittlung

- a) Wann ist die Leistungsphase Grundlagenermittlung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- c) Wann ist die Erarbeitung der Aufgabenstellung abgeschlossen (Bahnsteigverlängerungen 220m)

Antwort zu 5:

- a) Die Leistungen zum Korridor RE 1 unterteilen sich in eine 1. und 2. Betriebsstufe, denen aufeinander aufbauende Zuglängen und Haltekonzepte zugrunde liegen. Für die 1. Betriebsstufe sollen Vor- und Entwurfsplanungen bis Mitte 2021 sowie die Gesamtplanung bis Frühjahr 2022 abgeschlossen werden. Die Planungen für die 2. Betriebsstufe befinden sich momentan noch in der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) und ein Zeitplan bezüglich des Ablaufs der anderen Planungsphasen befindet sich derzeit noch in Abstimmung.
- b) Der Realisierungsbeginn der 1. Betriebsstufe soll im Frühjahr 2022 sowie die Inbetriebnahme Ende 2022 erfolgen. Die Inbetriebnahme für die 2. Betriebsstufe des Projekts RE1 ist nach derzeitiger Einschätzung für Ende 2025 vorgesehen.
- c) Die Erstellung der Aufgabenstellungen soll in 2020 abgeschlossen werden.

Frage 6:

Zum Korridor: Berlin - Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen
Projektstatus: Entwurfsplanung

- a) Wann ist die Leistungsphase Entwurfsplanung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung des zweigleisigen Streckenabschnittes Lübbenau-Cottbus angestrebt?

Antwort zu 6:

- a) Die Entwurfsplanung für die Maßnahme „Zweigleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus“ soll voraussichtlich Mitte 2021 abgeschlossen werden. Im Anschluss wird mit der Genehmigungsplanung begonnen. Die Gesamtplanung soll nach derzeitiger Planung bis Ende 2024 abgeschlossen werden.
- b) Gemäß aktuellem Terminplan ist der Realisierungsbeginn für die Maßnahme Zweigleisiger Ausbau Lübbenau - Cottbus für Anfang 2025 geplant. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises wird für 12/2027 angestrebt.
Etwaige Auswirkungen der Aufnahme dieses Streckenabschnitts in das Strukturstärkungsgesetz sind in diesen Terminen nicht berücksichtigt.

Frage 7:

Zum Korridor: Potsdamer Stammbahn / S25 Süd
Projektstatus: Grundlagenermittlung

- a) Wann ist die Leistungsphase Grundlagenermittlung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- c) Welcher Minuten-Takt liegt den Planungen zu Grunde?

Antwort zu 7:

a) Die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) des Abschnitts Potsdamer Stammbahn soll bis Ende 2022 und die Vorplanung (Leistungsphase 2) bis Ende 2024 abgeschlossen sein. Des weiteren soll die für die Untersuchung der Variante Fernbahn nötige Fahrplanuntersuchung bis Ende 2022 beendet werden.

Der weitere Verlauf des Planungsprozesses richtet sich danach, ob eine Entscheidung zugunsten der S-Bahnvariante oder der Fernbahnvariante getroffen wird. Bei einer Entscheidung für die S-Bahnvariante kann von einem Ende der Entwurfsplanung Mitte 2026 sowie von einem Ende der Gesamtplanung Ende 2029 ausgegangen werden. Bei einer Entscheidung für die Fernbahnvariante wird von einem Ende der Vor- und Entwurfsplanung Mitte 2028 und einem Ende der Gesamtplanung Mitte 2032 ausgegangen.

b) Für die Variante S-Bahn kann laut aktuellen Planungen mit einem Realisierungsbeginn Anfang 2030 sowie einer Fertigstellung Mitte oder Ende der 2030er Jahre gerechnet werden. Bei einer Umsetzung der Fernbahnvariante kann laut Zeitplan mit einem Realisierungsbeginn Mitte 2032 und einer Fertigstellung Ende der 2030er Jahre gerechnet werden.

c) Für die S25 Süd wird ein 10-Minuten-Takt unterstellt. Auf der Potsdamer Stammbahn wird bei einer S-Bahn - Lösung ein 10-Minuten-Takt und alternativ ein 20-Minuten-Takt untersucht. Insofern die Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn aufgebaut wird, ist von einer Bedienung von drei Zügen pro Stunde auszugehen.

Frage 8:

Zum Korridor: Siemensbahn
Projektstatus: Vorplanung

- a) Wann ist die Leistungsphase Vorplanung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- c) Welche konkreten Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie liegen hinsichtlich der Streckenverlängerung nach Hakenfelde vor?

Antwort zu 8:

a) Mit einem Ende der Vor- und Entwurfsplanung wird laut Zeitplan Mitte 2024 sowie mit einem Ende der Gesamtplanung Mitte 2026 gerechnet.

b) Der Realisierungsbeginn der Siemensbahn ist für Mitte 2026 vorgesehen, sodass nach aktuellem Stand mit einer Inbetriebnahme des Abschnitts im Herbst 2029 gerechnet werden kann.

c) Für die Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus werden in der Machbarkeitsstudie drei unterschiedliche Trassenkorridore untersucht. Die derzeit vorliegenden Zwischenergebnisse befinden sich noch in der Prüfung.

Frage 9:

Berliner S-Bahn
Projektstatus: Grundlagenermittlung

a) Wann ist die Leistungsphase Grundlagenermittlung abgeschlossen, wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?

b) Welche Zeitschiene wird für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung der 35 Teilprojekte angestrebt?

c) Nach welchen Kriterien erfolgt eine priorisierte Umsetzung der 35 Maßnahmen?

d) Bis wann ist die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet?

e) Mit welchem Ergebnis ist die in der Beantwortung der schriftl. Anfrage 18/17277 erwähnte „vertiefte, umfassende fahrplantechnische Prüfung der DB Netz AG“ im Anschluss an den Beschluss des NVP 2019-2023 abgeschlossen worden? Welche angepassten Mehrleistungen sind auf Basis dieser Fahrplanstudie erfolgt bzw. welche Anpassungen der geplanten Linienmaßnahmen an die fahrplantechnische Machbarkeit und/oder die Ableitung von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Engpassbeseitigung im S-Bahn-Netz sind geplant und wie werden diese betrieblich umgesetzt?

f) An welchen Stellen ist geplant, die Strecken zwischen den Bahnhöfen und Haltepunkten der Ringbahn mit zusätzlichen Weichen und Kreuzungsmöglichkeiten auszustatten, um im Falle von Betriebseinschränkungen flexibler agieren zu können?

g) Zw. den Bahnhöfen Beusselstraße und Westhafen existiert ein ca. zehn Meter breiter, teilweise mit Schotter belegter Streifen. Inwieweit ist die gleistechnische Nutzung des Streckenabschnitts vorgesehen? Wenn ja, in welcher Form und in welchem Umfang?

h) Inwieweit wird im Streckenabschnitt S-Bahnhof Gesundbrunnen und dem S-Bahnhof Westend eine Möglichkeit zum Aussetzen von Zügen geschaffen? Wenn ja, wann erfolgt die Realisierung?

i) Wann plant der Senat die ungenutzte Bahnsteigkante am Bahnhof Westend zu ertüchtigen und in Betrieb zu nehmen, um den Verkehr im Störfall schneller stabilisieren zu können? In welcher Form und welchem Umfang wird die Wiederinbetriebnahme erfolgen?

j) Wann erfolgt am Bahnhof Westend der Einbau von Weichen, um nördlich von Gleis 2 kommend in die südlich gelegenen Abstellgleise zu gelangen und somit einen flexibleren Betrieb zu gewährleisten? Wenn ja, wann und in welchem Umfang? Wenn nein, weshalb nicht?

k) Wann ist am Bahnhof Halensee analog zum Bahnhof Westend ein Aufbau eines zweiten Bahnsteiges mit einem entsprechenden dritten Gleis geplant? Wenn ja, in welchem Umfang und in welcher Form?

l) Inwieweit berücksichtigt der Senat, die im Rahmen der Vorbereitungen für die damals avisierten Olympischen Spiele im Jahr 2000 geplanten Signalstandorte (insbesondere auf dem Südlichen Ring), für die Erweiterung der Signaltechnik zu nutzen? Wenn ja, in welchem Umfang? Welchen Effekt würde dies für die Pünktlichkeit der Ringbahn haben? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 9:

a) Im Fokus der Bearbeitung stehen gegenwärtig die Teilmaßnahmen Abstellanlagen S-Bahn, die Werkstattanbindungen und die Teilmaßnahme „Einbau Weichenverbindung Hauptbahnhof“.

Für die Teilmaßnahme Abstellanlagen S-Bahn ist ein Abschluss der Grundlagenermittlung für Anfang 2021, ein Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung für Mitte 2023 und ein Ende der Gesamtplanung für Ende 2025 vorgesehen.

Für die Teilmaßnahme Anbindung der Werkstätten S-Bahn ist ein Abschluss der Grundlagenermittlung für Mitte 2021, ein Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung für Anfang 2025 und ein Ende der Gesamtplanung für Ende 2027 vorgesehen.

Für die Teilmaßnahme „Einbau Weichenverbindung Hauptbahnhof“ ist ein Abschluss der Grundlagenermittlung für das 3. Quartal 2020, ein Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung für Ende 2021 und ein Ende der Gesamtplanung für Ende 2022 vorgesehen.

Für alle weiteren S-Bahn-Teilmaßnahmen soll die Grundlagenermittlung in 2022 abgeschlossen werden.

b) Die Zeitpläne für den Bau- und Fertigstellungszeitraum für die Teilmaßnahmen Abstellanlagen und die Teilmaßnahmen Anbindung der Werkstätten S-Bahn werden zu einem späterem Zeitpunkt abgestimmt.

Für das Teilprojekt „Einbau Weichenverbindung Hauptbahnhof“ wird laut aktuellen Planungen mit einem Baubeginn Anfang 2023 und mit einer Inbetriebnahme Ende 2025 gerechnet.

c) Alle für das S-Bahnnetz definierten Maßnahmen haben für die Kapazitätserweiterung sowie Stabilität und Pünktlichkeit des S-Bahn-Betriebs eine hohe Bedeutung und dementsprechend hohe Priorität.

Im Hinblick auf die Ausschreibung der S-Bahn-Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn sowie der damit verbundenen Angebotserweiterung und Vergrößerung der Fahrzeugflotte ist die Errichtung von zusätzlichen Abstellkapazitäten und die Anbindung zusätzlicher Werkstattstandorte von vorrangiger Bedeutung.

d) Für 2020 ist der Abschluss von zwei Finanzierungsvereinbarungen geplant. Zum einen wird momentan ein Vertragsentwurf für die Finanzierungsvereinbarung für die Planung zu den Abstellanlagen und der Werkstatt- Anbindungen erarbeitet. Zum anderen wird ein Entwurf für die Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen 2-4 der Planungen für die Teilmaßnahme „Einbau Weichenverbindung Hauptbahnhof“ abgestimmt.

e) Die Betriebsprogrammstudie zur vertieften, umfassenden fahrplanseitigen Prüfung des Angebots- und Fahrplankonzepts für das Berliner S-Bahn-Netz wird noch durch die DB Netz AG bearbeitet.

f) Im Rahmen der Teilmaßnahme „10-Minuten-Takt eingleisig im Kernnetz“ wurde anhand von Fahrplansimulationen für den Havarie- und Störfall auf der Ringbahn untersucht, an welchen Stellen der Einbau von zusätzlichen Weichenverbindungen erforderlich ist. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass mit dem Einbau zusätzlicher Weichen abschnittsweise auf dem gesamten Ring ein 10-Minuten-Takt im Störfall möglich ist.

Der Einbau zusätzlicher Weichen kann jedoch nicht losgelöst von weiteren Teilmaßnahmen im S-Bahnprojekt erfolgen. Es sind zugleich die Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zu den geplanten Blockverdichtungen und zum Neubau zusätzlicher Bahnsteigkanten zu berücksichtigen.

Da die Weichenverbindungen nur im Störfall bzw. bei Streckensperrungen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen genutzt werden sollen, wird gegenwertig eine Bewertung der Möglichkeiten durchgeführt. Im Ergebnis der Bewertung sollen weitere Schritte und mögliche Maßnahmen abgestimmt werden.

g) Der Bereich zwischen den Streckengleisen im Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Beusselstraße und Westhafen ist für die Errichtung einer Abstellanlage mit bis zu sechs Vollzügen vorgesehen.

h) Im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Siemensbahn wird die Errichtung eines Kehrgleises im Bahnhof Junfernheide geprüft. Eine Inbetriebnahme ist nach derzeitigem Terminplan für 2029 vorgesehen.

Weiterhin ist die Errichtung einer Abstellanlage zwischen Beusselstraße und Westhafen geplant.

i) bis k) Im Rahmen der Grundlagenermittlung werden neben dem Bahnhof Westend auch für die Bahnhöfe Halensee, Messe Nord und Westhafen Varianten zur Errichtung einer dritten Bahnsteigkante und damit der Möglichkeit zum Aus- bzw. Einsetzen von Zügen geprüft. Eine Entscheidung zur Reaktivierung bzw. zum Neubau der dritten Bahnsteigkante in Westend kann erst nach Abschluss der Vorplanungen für die zuvor genannten Verkehrsstationen getroffen werden.

Der Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Bahnhof Westend ist im Rahmen dieses Teilprojektes nicht vorgesehen.

Aussagen zu Zeitplänen, Umfang und Form können aufgrund des frühen Planungsstandes derzeit noch nicht getroffen werden.

l) Die definierten Maßnahmen im Programm i2030 dienen der Kapazitätserweiterung, der Stabilität und der Pünktlichkeit im S-Bahnnetz in den kommenden Jahren, ein Festhalten an älteren Planungen mit anderen Rahmenbedingungen trägt aus Sicht des Senats nicht zu einer zukunftsorientierten Infrastruktur bei. Insofern orientieren sich die Überlegungen auch bei der Blockverdichtung auf dem südlichen und westlichen Innenring an der künftigen Angebotsgestaltung und Fahrzeugkonfiguration.

Frage 10:

Ist der Beantwortung seitens des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 14.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz