

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 03. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. August 2020)

zum Thema:

Planungen für die Nahverkehrstangente (Schienen-TVO) (II)

und **Antwort** vom 21. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24414
vom 03.08.2020
über Planungen für die Nahverkehrstangente (Schienen-TVO) (II)

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

Frage 1:

Der Senat hat ausgeführt, dass abhängig von den Ergebnissen für den nördlichen Abschnitt der Nahverkehrstangente (NVT) die Prüfungen für den südlichen Abschnitt von Springpfuhl bis zum Flughafen BER anschließen werden. Allerdings sollen die Ergebnisse erst Mitte 2021 vorliegen, wohingegen im Nahverkehrsplan geregelt ist, dass ab 2020 für den Abschnitt Springpfuhl – Grünauer Kreuz der erforderliche Systementscheid zur Realisierbarkeit der Trasse als S-Bahn oder Regionalverkehrsstrecke angegangen werden soll: Wie kommt es zu dieser Verzögerung?

Frage 3:

Wann beabsichtigt der Senat den Planungsbeginn und in welchem Projektrahmen?

Antwort zu 1 und 3:

Für einen Systementscheid zwischen S-Bahn und Regionalverkehr sind mehrere Planungsschritte durchzuführen. Das Berliner S-Bahn-Netz ist sehr komplex und an vielen Knotenpunkten miteinander verwoben, so dass eine kleine Änderung an einer Strecke umfangreiche Auswirkungen auf eine andere oder mehrere Strecken/Streckenabschnitte haben kann. Es ist daher unerlässlich, Prüfungen für einen (neuen) Streckenabschnitt auf alle evtl. betroffenen Strecken/Streckenabschnitte und Linienführungen auszuweiten. Die aktuellen Grundlagenarbeiten für den nördlichen Abschnitt der Nahverkehrstangente sind somit bereits die ersten Planungsschritte bzw. Untersuchungen zum Systementscheid. Die Arbeiten zum Systementscheid wurden demzufolge bereits in 2019 begonnen. Verzögerungen hinsichtlich des Abschlusses der Grundlagenarbeiten für den nördlichen Abschnitt haben sich wegen der komplizierten Planungen am Kreuzungsbahnhof Karower Kreuz ergeben. Am Karower Kreuz treffen die stark befahrenen Eisenbahnstrecken Stettiner Bahn und Berliner Außenring mit Nutzung durch Fern-, Regional, S-Bahn- und Güterverkehr zusammen. Für das „Hindurchführen“ der neuen Verbindung für die S-Bahn durch das Karower Kreuz müssen die bereits vorhandenen Verkehrswege in ihrer Gesamtheit (z.B. fahrplanseitige, betriebliche, bauliche Abhängigkeiten) berücksichtigt und

verschiedene Streckenführungsmöglichkeiten betrachtet werden. Eine weitere Herausforderung sind die aus baulicher Sicht ungünstigen Bodenverhältnisse.

Frage 2:

Warum wurde nur die S-Bahn-Verlängerung ab Wartenberg und nicht die gesamte NVT Ost in das Projekt i2030 aufgenommen?

Antwort zu 2:

Das Infrastrukturprojekt i2030 ist vorrangig zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur auf den Berlin-Brandenburger-länderüberschreitenden Relationen zur Bewältigung der stetig steigenden Pendlerverkehre initiiert worden. Bei der Nahverkehrstangente handelt es sich um ein Berliner Projekt. Im Teilprojekt zur „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung im S-Bahn-Netz“ konnte daher nur der nördliche Abschnitt zwischen Wartenberg und Karower Kreuz zur Schließung der Netzlücke im S-Bahn-Netz aufgenommen werden.

Frage 4:

Gibt es schon Vorstellungen, wie die Nahverkehrstangente aussehen und wie sie betrieben werden soll?

Antwort zu 4:

Der Systemscheid zwischen S-Bahn und Regionalverkehr zur Ausgestaltung der Nahverkehrstangente ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 5:

Die Entwurfsplanung für die Straßen-TVO belegt den bisher freigehaltenen Platz für zwei Nahverkehrsgleise, so dass die Ferngleise nach Westen verlegt werden müssten. Wie vereinbart sich das mit der Trassenfreihaltung und sparsamen Bauverfahren?

Antwort zu 5:

Durch die Entwurfsplanung Tangentiale Verbindung Ost (TVO) wird kein bisher freigehaltener Platz für zwei Nahverkehrsgleise belegt. Die Nahverkehrstangente (NVT) wurde bei der Trassenfindung zur Vorzugsvariante für die TVO berücksichtigt.

Frage 6:

Welchen Einfluss hat diese Entwurfsplanung auf Bauzeiten für die NVT Ost und den Betrieb für den Eisenbahnverkehr auf dem Außenring?

Frage 7:

In welcher Höhe sind die Folgekosten aus der Fernbahnverlegung in den Straßenbaukosten enthalten? Falls das gar nicht der Fall ist, warum nicht?

Antwort zu 6 und 7:

Trifft nicht zu, siehe Antwort zu 5.

Frage 8:

Wie stellt sich der Senat angesichts der für Bahnsteige freigehaltenen Flächen, die sehr schmal sind, die Nahverkehrsstation vor, die an der Straße An der Wuhlheide als Umsteigepunkt zu den Straßenbahnlinien 27, 60 und 67 notwendig ist?

Antwort zu 8:

Bei der Nahverkehrsstation an der Straße „An der Wuhlheide“ handelt es sich um einen Halt im Zuge der Ausführung der Strecke als S-Bahn. Die bauliche Ausgestaltung des Bahnhofs ist abhängig von der zukünftigen Verkehrsnachfrage und den planungsrechtlichen Bestimmungen zur Bauausführung. Für den Fall der Nahverkehrstangente als Regionalverkehr ist aus heutiger Sicht an dieser Stelle kein Halt vorgesehen. Dies wird jedoch im Zuge der weiteren Planungsschritte mit den dann vorliegenden aktuellen Rahmenbedingungen erneut überprüft.

Frage 9:

Sind vor diesem Hintergrund Umplanungen der Straßen-TVO vorgesehen?

Antwort zu 9:

Trifft nicht zu, siehe Antwort zu 5.

Berlin, den 21.08.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz