

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Christian Zander (CDU) und Oliver Friederici (CDU)

vom 10. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2021)

zum Thema:

**Regionalbahnhof Buckower Chaussee und S-Bahnhof Kamenzer Damm –
geraten diese zusätzlichen Haltepunkte doch wieder ins Wackeln?**

und **Antwort** vom 23. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2021)

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26981

vom 10.03.2021

**über Regionalbahnhof Buckower Chaussee und S-Bahnhof Kamenzer Damm –
geraten diese zusätzlichen Haltepunkte doch wieder ins Wackeln?**

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.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Wir nehmen Bezug auf die Schriftliche Anfrage Drs. 18/26 498 und fragen ergänzend:

Frage 1:

Welche Vorgaben bestehen im Rahmen der derzeit noch laufenden Prüfung zur Wirtschaftlichkeit und betrieblichen Machbarkeit zur Errichtung des zusätzlichen S-Bahnhofs Kamenzer Damm und des zusätzlichen Regionalbahnhofs Buckower Chaussee?

Frage 2:

Bleibt es bei den im vergangenen Jahr getätigten Aussagen, dass diese Prüfungen Mitte 2021 abgeschlossen sein sollen?

Antwort zu 1 und 2:

Grundlage für die Durchführung einer anschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch das Land Berlin ist der Nachweis der betrieblichen Machbarkeit sowie eine verlässliche Kostenschätzung für die Errichtung der Infrastruktur.

Die DB AG teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Das für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn (vsl. 12/2025) geplante Fahrplankonzept wurde in Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg sowie dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) erarbeitet. Es wird im Rahmen der Schienenpersonennahverkehr--Verkehrsverträge im „Netz Elbe-Spree“ umgesetzt. Diese Verkehrsverträge besitzen eine Laufzeit bis 12/2034.

Die betriebliche Machbarkeit eines zusätzlichen S-Bahnhalts am Kamenzer Damm sowie weitere Fragenstellungen, z. B. Fahrzeiteffekte sowie ggf. Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf, wird im Rahmen der derzeit in Bearbeitung befindlichen Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) „S-Bahn Nord-Süd“ mit bewertet. Derzeit wird Mitte des Jahres 2021 mit den Ergebnissen gerechnet.

Der Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee wird im Programm i2030 mit untersucht, die Ergebnisse sind vom Projektfortschritt in den angrenzenden Korridoren abhängig.“

Frage 3:

Was könnte dazu führen, dass entgegen der einst geäußerten Zusage des Senats der Bau der beiden Haltepunkte doch nicht erfolgt?

Antwort zu 3:

Die Realisierung des S-Bahnhaltepunktes Kamenzer Damm und des Regionalverkehrshalts Buckower Chaussee sind weiterhin Planungen des Senats. Voraussetzung für die Umsetzung sind die betriebliche Machbarkeit sowie der Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Insbesondere der Wirtschaftlichkeitsnachweis ist notwendig, um die Anforderungen der Landeshaushaltsordnung einzuhalten und Bundesfördermittel einzuwerben.

Frage 4:

Welche Anpassungen sind beim Bau des S-Bahnhofs Kamenzer Damm an der neuen Infrastruktur notwendig? Könnte die Baumaßnahme weitgehend ohne größere Unterbrechung des S-Bahnverkehrs erfolgen?

Antwort zu 4:

Aufgrund des frühen Planungsstadiums kann dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausreichend beurteilt werden.

Die DB AG teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Für die Errichtung eines neuen S-Bahnhalts wäre im Rahmen eines Variantenentscheids zu prüfen, ob die Herstellung von zwei Außenbahnsteigen oder eines Inselbahnsteigs den Vorzug bekommt. Unabhängig von dieser Entscheidung sind Anpassungen an Schallschutzwänden, Kabeltiefbau und Signaltechnik notwendig. In Abhängigkeit zur gewählten Variante kann auch zusätzlich die Verschiebung eines S-Bahngleises notwendig werden. Durch die Herstellung von Zugangsbauwerken von der Straßenüberführung (SÜ) Kamenzer Damm wäre zu prüfen, inwiefern der Bestandschutz aufgehoben wird und Anpassungen an der SÜ erforderlich werden.

Der S-Bahnverkehr muss während der Baumaßnahme eingeschränkt werden. Im besten Fall wäre ein eingleisiger Bahnbetrieb möglich.“

Frage 5:

Weshalb wird in der Beantwortung der Schriftliche Anfrage Drs. 18/26 498 davon ausgegangen, dass südlich von Lichtenrade die S-Bahnlinie 2 nur eingleisig fortgeführt wird und dies zu einer bis zu fünfminütigen Fahrzeitverlängerung nach Blankenfelde führen würde, obwohl im Rahmen der geplanten Verlängerung der S-Bahn bis nach Rangsdorf (Infrastrukturprojekt 2030) sowohl der teilweise als auch der vollständige zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke untersucht wird? Gibt es zur Frage des zweigleisigen Ausbaus bereits erste Prüfungsergebnisse oder Vorentscheidungen?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die im Rahmen von i2030 untersuchten Varianten mit einer vollständigen bzw. teilweisen Zweigleisigkeit beziehen sich auf den Abschnitt zwischen Blankenfelde und Rangsdorf. Für den Abschnitt zwischen Lichtenrade und Blankenfelde wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung kein zweigleisiger Ausbau betrachtet. Die Verdichtung des Angebots auf einen 10-Minutentakt ist grundsätzlich auch bei Beibehaltung der Eingleisigkeit in dem Abschnitt zwischen Lichtenrade und Blankenfelde möglich. Die Fahrzeitverlängerung in Richtung Blankenfelde ergibt sich einzig aus der Herstellung der neuen S-Bahnhalts Kamenzer Damm. Durch die eingleisigen Abschnitte südlich von Lichtenrade ist eine Begegnung der S-Bahnen nur im Bahnhof Mahlow möglich. Mit dem zusätzlichen Halt und unter Berücksichtigung der Wendezeiten verlagert sich die Begegnung der S-Bahnen von Mahlow nach Lichtenrade. Demzufolge muss die stadtauswärtsfahrende S-Bahn auf die entgegenkommende S-Bahn warten.“

Frage 6:

Bisherige Einlassungen zum Regionalbahnhof Buckower Chaussee brachten zum Ausdruck, dass hierfür die später benötigten Flächen für eine nachträgliche Errichtung freigehalten würden. Ist davon auszugehen, dass dieser Regionalbahnhof dann ebenso wie der S-Bahnhof direkt an die in den nächsten Jahren neu zu errichtende Brücke für die Buckower Chaussee idealiter per Aufzug angebunden werden kann und dies bei Errichtung der neuen Brücke bereits optional vorgesehen ist?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Unter der Voraussetzung, die neuen Fernbahngleise nicht nochmal anzupassen, was eine direkte Rückwirkung auf die SÜ hätte, ließe sich ein Außenbahnsteig an die SÜ anbinden. Der stadtauswärtsführende Bahnsteig würde südlich an den S-Bahnsteig angeschlossen.“

Frage 7:

In welchem Umfang würde der Fern- und Regionalverkehr während des nachträglichen Baus des Regionalbahnhofs bspw. durch Streckensperrungen oder Langsam Fahrstrecken beeinträchtigt?

Antwort zu 7:

Über eine Konkretisierung des Umfangs der Beeinträchtigung des Fern- und Regionalverkehrs ist im Rahmen der im weiteren Planungsverfahren zu erarbeitenden Bauablaufplanung zur Errichtung des Regionalverkehrshaltes Buckower Chaussee zu entscheiden. Es ist im Mindestfall von einer eingleisigen Sperrung für Baumaßnahmen auszugehen.

Frage 8:

Wird es nach wie vor als richtig angesehen, Planung und Bau der beiden o.g. Bahnhöfe nicht bereits in die Bauabläufe des Ausbaus der Dresdner Bahn integriert oder parallel vorangetrieben zu haben, obwohl auf diese Weise neuerliche Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs auf diesem Streckenabschnitt vermieden oder zumindest minimiert worden wären?

Antwort zu 8:

Ja. Die Integration der Planungen für einen S-Bahnhof Kamenzer Damm und einen Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee hätten die planrechtlichen Verfahren sowie die Realisierung der Dresdner Bahn erheblich weiter verzögert.

Berlin, den 23.03.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz