

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 23. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juli 2021)

zum Thema:

**Kapazitätserhöhung der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung (II)**

und **Antwort** vom 06. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Aug. 2021)

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 / 28 230**  
**vom 23. Juli 2021**  
**über Kapazitätserhöhung der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung (II)**

---

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

Frage 1:

Hält der Senat die seit langem geforderten Weichenverbindungen auf der Stadtbahn, mit denen Linksfahrmöglichkeiten hergestellt und eine flexible Betriebsabwicklung bei Störungen und Bauarbeiten erreicht werden soll, für dringend notwendig? Wird sich der Senat für ihre baldmögliche Realisierung einsetzen?

Antwort zu 1:

Nach Kenntnis des Senats ist das Fahren im Gegengleis auf der Stadtbahn bereits möglich. Durch den Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Bereich des Berliner Hauptbahnhofs könnte die gegenseitige Beeinträchtigung der Verkehre und damit die Kapazität im Störfall zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Friedrichstraße erhöht werden. Die Nachrüstung dieser Weichenverbindung durch die DB Netz AG würde daher begrüßt werden.

Frage 2:

Wird sich der Senat dafür einsetzen, schnellstmöglich gemeinsam mit dem Bund, dem Land Brandenburg und der DB ein ähnliches Projekt wie i2030 für kapazitätserhöhende Maßnahmen auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung zu vereinbaren (einschließlich Planungsvereinbarung) und die Finanzierung zu klären?

Antwort zu 2:

Die Kapazitäten im sogenannten Knoten Berlin sind bereits Bestandteil des Projektes i2030. Im Rahmen der sog. Metropolraumstudie wird die Einbindung der einzelnen i2030-Korridore in das Gesamtnetz, hier insbesondere in den Knoten Berlin und die Stadtbahn bzw. dem Nord-Süd-Fernbahntunnel, betrachtet. Dabei werden auch Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit entwickelt.

Frage 3:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass in einem weiteren Entwicklungsschritt auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung zur Bewältigung weiter steigender Leistungsanforderungen eine Mindestzugfolgezeit von etwa 1,5 min erreicht werden muss, damit Fahrplantrassen im Abstand von 2 bis 3 min ermöglicht werden?

Antwort zu 3:

Der Senat teilt die Einschätzung, dass mit Zunahme der Pendelströme auch die Kapazität der innerstädtischen Strecken in Berlin betrachtet werden muss und jegliche Reserven in der Leistungsfähigkeit gehoben werden müssen. Damit wird nicht ausschließlich die Durchführung weiterer Zugfahrten ermöglicht, sondern auch die Verlässlichkeit und Robustheit des Bahnsystems insgesamt gestärkt.

Gleichwohl ist die ausgerüstete Sicherungstechnik nicht der alleinige Parameter, der bei o.g. Strecken die Leistungsfähigkeit limitiert. Weil es sich im Fernbahn-System nicht um ein harmonisiertes System wie beispielsweise bei der S- oder U-Bahn mit weitestgehend identischen Fahrzeugen und Haltekonzepten handelt, müssen die technischen Parameter der einzelnen Fahrzeuge, auch des Eisenbahn-Fernverkehrs und das abweichende Haltekonzept der Züge beachtet werden.

Unter Würdigung dieser Aspekte ist es technologisch ausgeschlossen, eine Zugfolgezeit von 2 oder gar 1,5 Minuten auf einer Mischverkehrsstrecke zu erreichen, selbst wenn die Sicherungstechnik dafür ausgerüstet wird. Solch kurze Zugfolgezeiten sind nur in geschlossenen städtischen Schnellbahnsysteme zu erreichen, die gesamthaft für eine solche kurze Zugfolgezeit ausgerüstet wurden.

Frage 4:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass deshalb wegen der langen Vorlaufzeit schon jetzt begonnen werden muss, die Einführung von ETCS Level 2 als zweiten Schritt zu planen, um mit sehr kurzen Blockabschnitten – herunter bis zu 30 m – ohne ortsfeste Signale, vor allem in den Einfahr- und Ausfahrbereichen und an den Bahnsteigen, sowie durch Beseitigung der derzeitigen Geschwindigkeitsrestriktionen aus der punktförmigen Zugbeeinflussung die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen?

Antwort zu 4:

Mit dem Verweis auf die in der Beantwortung zur Frage 3 genannten Restriktionen teilt der Senat die Einschätzung, dass eine Ausrüstung mit ETCS<sup>1</sup>-Level 2 für die Strecken sinnvoll ist, bei denen auch ein verkehrlicher Nutzen und eine tatsächliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit erzielt werden kann.

Gleichwohl verweist der Senat darauf, dass die Stadtbahn und der Nord-Süd-Fernbahntunnel Schienenwege sind, die von einer Eisenbahn des Bundes betrieben werden. Der Bund ist nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes verpflichtet, dem Wohle der Allgemeinheit, insbesondere auch bei dem Ausbau des Schienennetzes bei der Eisenbahnverkehrsverwaltung Rechnung zu tragen. Der Senat setzt sich daher laufend dafür ein, dass der Bund dieser Verpflichtung nachkommt und das Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen bedarfsgerecht ausbaut.

---

<sup>1</sup> European Train Control System

Frage 5:

Stimmt der Senat dem Erfordernis zu, gemeinsam mit dem Land Brandenburg bei allen zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS zu verlangen?

Antwort zu 5:

Für alle SPNV<sup>2</sup>-Ausschreibungen ohne Berücksichtigung der befahrenen Strecken und ohne Berücksichtigung der Zeitplanungen der Eigentümer der Infrastruktur zur Ausrüstung von ETCS eine vollständige ETCS-Ausrüstung der Fahrzeuge vorzuschreiben, ist aus Sicht des Senats nicht zielführend. Damit wäre die Gefahr verbunden, dass bei Inbetriebnahme der ETCS-Streckeninfrastruktur nach mehreren Jahren die Fahrzeugausrüstung einen veralteten technischen Stand darstellt und nicht ohne weiteres kapazitätssteigernd einsetzbar wäre. Zudem unterliegen auch die ETCS-Komponenten im Fahrzeug der Instandhaltung. Ohne Streckenausrüstung auf den relevanten Strecken im Knoten Berlin und ohne Kenntnis der konkreten ETCS-Anforderungen würden zusätzliche Kosten für eine Fahrzeugflotte von beachtlicher Größe entstehen, ohne dass dieser Fahrzeugausrüstung ein Nutzen entgegensteht.

Der Senat weist darauf hin, dass die Fahrzeuge, die in Berlin im Regionalverkehr eingesetzt werden, auf langlaufenden Strecken beispielsweise bis nach Rostock, Stralsund und Magdeburg verkehren und daher naturgemäß eine große Anzahl von Fahrzeugen auch die Strecken im Knoten Berlin befahren und dies jedenfalls nur ein Bruchteil der Verkehrsleistung ist, der mit diesen Fahrzeugen erbracht wird.

Daher hat sich das Land Berlin gemeinsam mit dem Land Brandenburg entschlossen, bei den aktuellen und künftigen Ausschreibungen zu verlangen, dass die Fahrzeuge für einen ETCS-Betrieb vorgerüstet sind und die ETCS-Komponenten nachgerüstet werden können. Auch bei den Ausschreibungen der vergangenen ca. 5 Jahre wurde bereits so verfahren. Nach Kenntnis des Senats entspricht dieses Vorgehen der üblichen Praxis der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass derzeit weder die konkrete technische Ausgestaltung der jeweiligen ETCS-Streckenausrüstung bekannt ist, noch etwaige Planungen der DB hinreichend konkretisiert sind, als dass daraus eine zeitliche Eingrenzung möglich wäre, wann eine solche Ausrüstung zur Verfügung stünde. Sobald Umsetzungstermine und technischen Rahmenparameter der jeweiligen Strecken bekannt sind, wird der Senat die o. g. Vorgaben in den SPNV-Ausschreibungen anpassen und ggf. Fahrzeuge beschaffen, die von vornherein mit ETCS ausgestattet sind.

---

<sup>2</sup> Schienenpersonenfernverkehr

Frage 6:

Sind dem Senat die Planungen in den Knoten Stuttgart und Wien zur deutlichen Kapazitätserhöhung mittels ETCS bekannt? Ist der Senat bereit, sich an den dortigen Erfahrungen zu orientieren und hinsichtlich der Infrastruktur und der Fahrzeuge gemeinsam mit dem Land Brandenburg und der DB rechtzeitig auf diesen unausweichlichen Trend einzuschwenken?

Antwort zu 6:

Dem Senat sind die Maßnahmen, insbesondere in Stuttgart, bekannt. Bei der Maßnahme in Stuttgart handelt es sich jedoch um ein Pilotprojekt. Es ist daher angebracht, die dortigen Erfahrungen auszuwerten und mit diesen Erkenntnissen die Strategie für die weitere Ausrüstung des deutschen und auch Berliner Streckennetzes weiterzuentwickeln. Gleichwohl weist der Senat darauf hin, dass es sich in Stuttgart gleichzeitig um eine grundsätzliche Restrukturierung und weitestgehend um einen Neubau der Stuttgarter Eisenbahnanlagen in größerem Umfang handelt, während es sich in Berlin im Wesentlichen um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bestand handeln würde.

Weiterhin verweist der Senat auf die Infrastrukturverantwortung des Bundes (Frage 4) und die Ausführungen zur Fahrzeugausrüstung in der Beantwortung zu Frage 5.

Berlin, den 06.08.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz