

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 30. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2020)

zum Thema:

Eine regionale Ringbahn für Berlin?

und **Antwort** vom 11. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22522
vom 30.01.2020
über Eine regionale Ringbahn für Berlin?

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

Frage 1:

Bestehen auf dem Berliner Bahn-Außenring derzeit die nötigen Voraussetzungen, um dort eine Ringbahn als Regionalbahn betreiben zu können?

Antwort zu 1:

Nein.

Frage 2:

Wenn nicht, an welchen Stellen müssten dafür wesentliche Investitionen getätigt werden, z.B. Lücken geschlossen, zusätzliche Gleise gelegt oder fehlende Verbindungskurven hergestellt werden?

Antwort zu 2:

Für den sinnvollen Betrieb einer Ringbahn für den Regionalverkehr wäre beispielsweise die Errichtung diverser Regionalverkehrshalte notwendig, die zumeist als kostenintensive Turmbahnhöfe ausgestaltet werden müssten. Es ist bisher nicht nachgewiesen, inwieweit freie Trassenkapazitäten für solch eine Regionalverkehrslinie auf dem Berliner Außenring (BAR) gegeben wären. Insbesondere ist hier auch die derzeitige Nutzung und große Bedeutung des Berliner Außenrings für den Eisenbahn-Güterverkehr zu beachten.

Bei nicht gegebenen Trassen würde dann ggf. auch die Errichtung zusätzlicher Gleisinfrastruktur, angepasste Leit- und Sicherungstechnik o.ä. nötig werden. Dies beträfe dann nicht nur den BAR an sich, sondern auch die Zulauf- und Kreuzungsstrecken, zu denen eine Verknüpfung hergestellt werden müsste. Insbesondere auf diesen Strecken besteht derzeit schon ein sehr dichtes Betriebsprogramm. Viele Strecken sind als

sogenannte „Überlastete Schienenwege“ von der DB Netz AG klassifiziert worden, so dass die Fahrzeitverlängerungen durch zusätzliche Halte Angebotsreduzierungen auf den Radialstrecken in die innere Stadt zur Folge haben könnten.

Frage 3:

Gab es bereits schon einmal in den Senatsverwaltungen Überlegungen zu einem möglichen Ringbetrieb für den Regionalbahnverkehr auf dem Außenring um Berlin? Gab es dazu bereits Diskussionen mit Brandenburg?

Antwort zu 3:

Der BAR wird von mehreren Regionalverkehrslinien genutzt, so z.B. für die Verbindungen von Oranienburg über Hennigsdorf nach Berlin-Spandau/Charlottenburg sowie über Golm nach Potsdam Hbf, von Potsdam Hbf über Golm nach Berlin-Schönefeld Flughafen und von Lichtenberg über Hohenschönhausen nach Bernau. Der Vorteil hierbei ist, dass verschiedene Außenäste mit hohem Nutzerpotential bedarfsgerecht miteinander verbunden werden und auch direkte Verknüpfungen zu den weiteren Regional- und S-Bahn-Verbindungen bestehen.

Die Leistungen im Regionalverkehr werden von den Aufgabenträgern der Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam abgestimmt, insbesondere wenn es Landesgrenzen überschreitende Leistungen betrifft.

Gespräche zu einer generellen Regionalverkehrs-Ringlinie mit dem Aufgabenträger des Landes Brandenburg gab es bisher nicht.

Frage 4:

Sieht der Senat Chancen in einem solchen Ringbetrieb auf dem Außenring, insbesondere um bessere Verbindungen für Pendlerströme und für tangentielle Passagierströme zu schaffen?

Antwort zu 4:

Pendlerströme charakterisieren sich durch eine möglichst minimierte Reisezeit für eine Wohnung-Arbeit-Verbindung. Lange Wege über den BAR konterkarieren diese.

Tangentiale Passagierströme könnten mit neuen Verbindungen über den BAR positive Wirkungen erzeugen. Für Bereiche, wo ein Bedarf für tangentielle Verbindungen bisher identifiziert wurde, wurden Regionalverkehrslinien eingerichtet. Weitere befinden sich in Planung. So plant der Senat beispielsweise die Einrichtung einer Nahverkehrstangente auf dem östlichen BAR – hierfür steht allerdings ein endgültiger Systementscheid S-Bahn oder Regionalverkehr noch aus. Des Weiteren ist zu beachten, dass dieser östliche Teil des BAR durch überwiegend dicht besiedelte Berliner Bezirke führt, während die übrigen Teile des BAR zu Zeiten der deutschen Teilung bewusst in peripherer Lage zu den Siedlungsgebieten geplant wurden.

Frage 5:

Wird der Senat einen Ringbetrieb auf dem Außenring in Zukunft als mögliche Option in seine Überlegungen zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Berlin/Brandenburg mit einbeziehen?

Antwort zu 5:

Für den Regionalverkehr werden durch die Aufgabenträger der Länder Berlin und Brandenburg regelmäßige Überprüfungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie Bedarfsprüfungen durchgeführt. Je nachdem, welche Erkenntnisse sich daraus ergeben, werden Anpassungen bei den Vergaben der jeweiligen Netzbetriebe (Netz-Elbe-Spree, Lausitznetz usw.) vorgenommen. Hier wurde durch die Länder Berlin und Brandenburg insbesondere eine Stärkung der Verkehre auf dem BAR vorgenommen, so dass künftig auch der Streckenabschnitt zwischen Oranienburg/Bernau über Hohenschönhausen, Lichtenberg und Schöneweide zum Flughafen BER im 30-Minuten-Takt, abschnittsweise sogar dichter, bedient werden wird. Bei Vorliegen entsprechender Rahmenbedingungen können diese Verkehre in der Zukunft auch ausgeweitet werden. Dabei ist es von den verkehrlichen Anforderungen abhängig, ob dies durch eine auf dem BAR verkehrende Regionalverkehrs-Ringlinie oder abschnittsweise über den Außenring geführte Regionallinien erfolgt, welche sich an den direkten Quell- und Zielbeziehungen der Fahrgäste orientieren.

Berlin, den 11.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz