

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 02. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2020)

zum Thema:

**Schienen-TVO: Planungsfortschritte der Nahverkehrstangente**

und **Antwort** vom 24. Jul. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Jul. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24030**  
**vom 02.07.2020**  
**über Schienen-TVO: Planungsfortschritte der Nahverkehrstangente**

---

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

Frage 1:

Welche Fortschritte haben die Planungen für die Nahverkehrstangente (Schienen-TVO) seit 2017 gemacht?

Frage 2:

Mit welchem (Zwischen)Ergebnis wurden die 2017 angekündigten vorlaufenden Verfahrensschritte (Machbarkeitsstudie, Untersuchung der Trassenwahl mit Wirtschaftlichkeitsnachweis, Zustimmung Abgeordnetenhaus) erledigt bzw. begonnen?

Antwort zu 1 und 2:

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Bedarfsplan) des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 aufgenommen worden. Die Nahverkehrstangente (NVT) wird in mehreren Abschnitten betrachtet. Des Weiteren werden Prüfungen sowohl für eine Realisierung als S-Bahn- und als Regionalverkehrsstrecke durchgeführt. Die Realisierung soll gemäß ÖPNV-Bedarfsplan frühestens ab 2031 (Regionalverkehr) bzw. 2035 (S-Bahn) erfolgen.

Aktuell wird der nördliche Abschnitt - der S-Bahn-Lückenschluss zwischen Wartenberg und dem Karower Kreuz bis zur Bucher Straße (Verlängerung der S-Bahnlinie S75 und Einbindung in die S-Bahnlinie S8 auf dem nördlichen Berliner Außenring) - im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 im Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ bearbeitet. Weitere Informationen zu i2030 finden sich unter [www.i2030.de](http://www.i2030.de).

Der Abschluss der Grundlagenarbeiten für die Verlängerung der S75 (fahrplantechnische und eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchungen, Erstellung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellungen, Kostenschätzungen etc.) ist für Mitte 2021 vorgesehen. Im Nachgang folgen vertiefende Untersuchungen (Entwurfsplanung, Vorbereitung der Unterlagen zur Erlangung des Planungsrechts), die Sicherung der Finanzierung sowie der Nachweis der Wirtschaftlichkeit.

Frage 3:

Welche Schritte stehen einer Beauftragung der eigentlichen Planung bei der Deutschen Bahn AG noch entgegen?

Antwort zu 3:

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und die Klärung der Finanzierung bilden die Grundlage für eine Bestellung im Sinne einer konkreten Beauftragung von Planungsleistungen bei der Deutsche Bahn AG (DB AG) und der späteren Realisierung.

Frage 4:

Wie wird insbesondere der geplante Knotenpunkt Biesdorf Süd in den Planungen der TVO berücksichtigt und ist geplant, Vorhaltebauwerke im Rahmen der TVO zu realisieren?

Antwort zu 4:

Es wird unterstellt, dass vom Fragesteller hier auf den künftigen Bahnhof Biesdorf Süd Bezug genommen wird. Da dieser östlich des Berliner Außenrings liegt und die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) westlich des Berliner Außenrings, kann dieser Haltepunkt/ Bahnhof unabhängig von der TVO geplant werden. Die Planungen der TVO beinhalten Anschlüsse an den vorhandenen Fuß- und Radweg, so dass auch Zuwegungen zum Bahnhof im Rahmen der Planungen der NVT vorgesehen werden können. Vorhaltebauwerke sind nicht notwendig.

Frage 5:

Welche Überlegungen gibt es als Vorgriff auf die Nahverkehrstangente am S Springpfuhl einen zweiten Bahnsteig (für einen S- oder Regionalhalt) zu realisieren und welche Rolle spielt dies in den Planungen für i2030 und konkret des Teilpakets Berliner S-Bahn i2030 und insbesondere der Verbindung Karow – Grünau?

Antwort zu 5:

Bislang gibt es keine Planung für einen 4-gleisigen Ausbau der S-Bahntrasse im Bereich Springpfuhl, so dass es auch keine Überlegungen für einen zweiten S-Bahnsteig am S-Bahnhof Springpfuhl gibt.

Hinsichtlich der aktuellen Planungen im Rahmen i2030 wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Der Abschnitt der Nahverkehrstangente von Grünau bis Springpfuhl ist nicht Gegenstand der Planungen für i2030.

In Abhängigkeit von den Ergebnissen für den nördlichen Abschnitt der NVT, der derzeit im Rahmen i2030 bearbeitet wird, können die Prüfungen für den südlich Abschnitt von Springpfuhl bis zum Flughafen BER (Flughafen Berlin Brandenburg) fortgesetzt werden. Für diesen südlichen Abschnitt liegen bisher erste Analysen für die Ausführung als S-Bahn oder Regionalverkehrsstrecke vor. Diese sollen in die künftigen Planungen einbezogen werden. Sie liegen jedoch in keinem ausreichenden Planungsstand vor, der endgültige Aussagen zur späteren Realisierung trifft.

Frage 6:

Welche Verbesserung der Regionalbahnverbindungen in der östlichen Stadt prüfen wurden als Vorlaufmaßnahme zum Bau von TVO und Nahverkehrstangente geprüft und welche umgesetzt?

Antwort zu 6:

Die Nahverkehrstangente als Verbindung vom künftigen Halt am Karower Kreuz an der Kreuzung der Stettiner Bahn mit dem Berliner Außenring zur Görlitzer Bahn wird ab Dezember 2022 von drei Fahrten je Stunde und Richtung von Oranienburg bzw. Bernau kommend über Hohenschönhausen und Lichtenberg zum Bahnhof Ostkreuz bedient. Südlich des Bahnhofs Ostkreuz werden zwei Fahrten je Stunde und Richtung über Schöneweide zum Flughafen BER weitergeführt und dienen damit nicht nur der Verbesserung der tangentialen Verkehrsverbindungen im östlichen Stadtgebiet, sondern auch der Verbesserung der Anbindung des östlichen Berlins an den Flughafen BER. Ab Inbetriebnahme der Dresdner Bahn lassen die Infrastrukturkapazitäten eine Weiterführung vom BER in Richtung Ludwigsfelde und Wünsdorf-Waldstadt zu. Der Senat beabsichtigt auf dem gemeinsamen Linienabschnitt eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Fahrten.

Berlin, den 24.07.2020

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz