

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

8. Sitzung
1. Juni 2022

Beginn: 09.05 Uhr
Schluss: 12.41 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Aktueller Stand der i2030-Projekte
(auf Antrag der Fraktion der CDU) | 0006
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
i2030: Stand der anstehenden Trassen- und Systementscheidungen
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0025
Mobil |

Hierzu: Anhörung

Hierzu einige Hinweise: Ich begrüße als Anzuhörende zunächst Herrn Alexander Kaczmarek, der uns digital zugeschaltet ist. Herr Kaczmarek ist Konzernbevollmächtigter Land Berlin der Deutschen Bahn AG. – Herzlich willkommen! Außerdem begrüße ich heute hier im Sitzungssaal Herrn Andreas Schaack und Herrn Christoph Steinig vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg. Wir freuen uns sehr, dass Sie heute hier zu Gast sind und uns aus zivilgesellschaftlicher Perspektive berichten werden. Sie sind darauf hingewiesen worden, dass die Sitzung live auf der Webseite des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und dass eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Seite aufzurufen sein wird. Ich darf feststellen, dass Sie mit dem Vorgehen einverstanden sind, dass Bild- und Tonaufnahmen angefertigt werden und eine Live-Übertragung stattfindet. – Dazu höre ich keinen Widerspruch. Ich gehe außerdem davon aus, dass der Ausschuss die Anfertigung eines Wortprotokolls wünscht. – Auch hierzu höre ich keinen Widerspruch. Dann darf ich zunächst darum bitten, dass der Besprechungsbedarf zu Punkt 2 a begründet wird. Das wäre die CDU-Fraktion. Hier hat Herr Friederici das Wort. – Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vor dem Hintergrund des erfreulichen Umstands, dass Bahnpolitik, wie auch hier im Konkreten i2030-Projekte, in der Regel eine Konsenspolitik ist, hat die CDU-Fraktion heute für diese Besprechung mit der Anhörung vor allem folgende Fragen: Wie geht es weiter mit dem Wiederaufbau der Stammbahn? – Dazu war einiges zu lesen. Wie geht es erfolgreich weiter mit der Dresdner Bahn? Warum gibt es am Kamenzer Damm keinen S-Bahnhof? Warum gibt es keinen Haltepunkt an der Buckower Chaussee? Wieso gibt es keine Verlängerung der S 75? Aber auch erfreuliche Dinge wie zum Beispiel die sehr gut verlaufende Verlängerung der Siemensbahn sowie der Ausbau der Regional-Express-Linien, die aus Brandenburg kommend durch Berlin gehen und wieder zurück sowie die Verstetigung von Zeittakten und auch die längere Wagenreihung von Regionalexpressen. Desgleichen wollen wir gerne wissen: Wie sind die Erfahrungen mit der Heidekrautbahn? Wie können sich künftig möglicherweise auch in Berlin, und das ist jetzt der erste Fokus, den wir als Berliner Landespolitik bei i2030 haben, die Vorhaben von i2030 erweitern oder ergänzen? Ich nenne als Beispiel den Ausbau der Regional- oder Fernstrecke innerhalb Berlins am südlichen S-Bahnring. Da gibt es momentan ein Gleis, das man vielleicht noch ertüchtigen könnte. Das ist vor allen Dingen eine Frage, die auch an den Senat geht und auch die Wunschvorstellung der Deutschen Bahn, wie man das umsetzen könnte. Das sind die diversen Gründe, die uns dazu bewogen haben, diese aktuelle Erörterung heute in der Anhörung vorzunehmen. Wir freuen uns auf die Statements des Senats und auch der Anzuhörenden hier heute in der Ausschusssitzung.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Friederici, für die Begründung! – Jetzt kommen wir zum Besprechungsbedarf zu Punkt 2 b und einer entsprechenden Begründung durch die Koalitionsfraktionen. Das übernimmt Herr Kaas Elias. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – i2030 ist ein Großprojekt mit vielen Teilprojekten zwischen Berlin und Brandenburg und auch ein wesentliches Projekt, um mehr Menschen von der Straße auf die Schiene zu bringen. Insofern standen jetzt Systementscheidungen an bzw. sie sind jetzt schon getroffen worden zwischen dem Land Brandenburg und Berlin, dass die Stammbahn als Regionalbahn geplant wird, während die Bahn raus in die Prignitz erst mal verstärkt werden soll. Damit sind erst mal Entscheidungen

gefallen, um die weiteren Planungen voranzutreiben, und die lange Systemdiskussion ist glücklicherweise hiermit beendet. Das begrüßen wir durchaus, aber wir sehen auch insgesamt, dass das ein Großprojekt ist. Die vielen verschiedenen Projekte hat Herr Friederici bereits genannt. Wir stehen jetzt vor der Herausforderung, dass wir in allen Bereichen weiter vorankommen. Insofern danken wir, dass wir heute Herrn Kaczmarek zu Gast haben als auch das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, um uns hier einen Input zu geben, was besser laufen kann, wie wir das eine oder andere Projekt beschleunigen können und vielleicht auch, wo wir fokussieren sollten, damit wir da auch insgesamt vorankommen, um 2030 das eine oder andere schon auf die Schiene bringen zu können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter, für die Begründung! – Dann kommen wir nun zu unserer Anhörung. Ich möchte nun den Anzuhörenden das Wort geben und sie darum bitten, ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf fünf Minuten zu beschränken. Auch noch mal der Hinweis an Herrn Steinig und Herrn Schaack: Sie hätten dann jeweils fünf Minuten Zeit. Wir hatten ursprünglich noch mit einem weiteren Part bei der Anhörung gerechnet, aber dann eine Absage bekommen. Das heißt also, wir haben jetzt Zeit. Alle haben jeweils fünf Minuten, und danach haben die Abgeordneten die Möglichkeit, entsprechende Fragen zu stellen. Wir fangen so an, dass Herr Kaczmarek zunächst die Gelegenheit hat, Stellung zu beziehen, danach Herr Schaack und dann Herrn Steinig. Dann folgt, wie gesagt, die Beratung durch die Abgeordneten, und dann würden wir in der Antwortrunde der Anzuhörenden in umgekehrter Reihenfolge vorgehen, das heißt also, dann wäre zunächst Herr Steinig dran, dann Herr Schaack und dann Herr Kaczmarek, damit Sie sich schon mal so ein bisschen darauf einstellen können. – Dann gebe ich jetzt Herrn Kaczmarek das Wort. Ich hoffe, Sie können uns gut hören. Sie nicken. Wir sind gespannt auf Ihren Vortrag. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Alexander Kaczmarek (DB AG) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich kann Sie sehr gut hören und auch einigermaßen gut sehen. Herzliche Grüße aus Schwerin! Ich kann aus meinem Fenster die Straßenbahn sehen und kann sagen, das 9-Euro-Ticket hat noch nicht zur Überfüllung geführt. Das nur zur Beruhigung. – Zu i2030 habe ich mich natürlich gerne aus meinem Urlaub zuschalten lassen, weil mir das ein Herzensanliegen ist und ich sehr froh bin, dass das Abgeordnetenhaus in einer guten Tradition, wir hatten schon mal eine Anhörung, sich dieses Themas annimmt und es begleitet und uns vielleicht an der einen oder anderen Stelle den Weg weist und antreibt, denn das brauchen wir mit Sicherheit. Ich kann nur wiederholen, was ich schon mehrfach gesagt habe: Wenn wir i2030 nicht schon hätten, dann müssten wir es dringend erfinden. Es ist nach wie vor aus meiner Sicht eine einzigartige Zusammenarbeit zweier Bundesländer mit der Deutschen Bahn unter Einschluss des Verkehrsverbundes. Ich glaube, wir sind mittlerweile – ich hoffe, Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal wird mir da recht geben – zu einer Art i2030-Familie zusammengewachsen. Es wird sehr intensiv zusammengearbeitet. Das haben wir so in dieser Form tatsächlich in keiner anderen Region in Deutschland. Es gibt mit Schiene-Nord den Versuch, i2030 auch in den Norden zu transferieren, also man sieht, wir sind hier ein Stück weit auch vorbildhaft und beispielhaft für andere Regionen, und so soll es auch sein.

Die Abgeordneten Friederici und Kaas Elias hatten schon ein paar Themen aufgeworfen, die ich jetzt mal in aller Kürze innerhalb der fünf Minuten abzuarbeiten versuche. Erstens zu den Systementscheidungen, die noch ausstanden: Wir haben immer wieder dasselbe Thema. Wichtig ist, dass die Varianten eingegrenzt werden, die wir in unserer Planungsarbeit untersuchen

müssen, um Zeit zu gewinnen. Wir hatten im Grunde vor allem bei der Potsdamer Stammbahn, aber auch beim Prignitz-Express noch offene Fragen, die verkehrspolitisch bewertet werden mussten. Ich bin den beiden Ländern, namentlich Frau Jarasch und Herrn Beermann, ausdrücklich dankbar, dass es jetzt in dieser Wahlperiode doch sehr schnell zu einer Entscheidung gekommen ist, insbesondere in diesen beiden Bereichen, uns eine klare Wegweisung zu geben, wie es weiterzugehen hat. Es ist auch kein Geheimnis, die Deutsche Bahn hat von Anfang an die Regionalbahnlösung bei der Potsdamer Stammbahn bevorzugt. Ich will jetzt nicht alle Argumente noch mal aufgreifen, aber eines ist ganz wichtig: Die Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn kann nicht nur eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im engeren Verflechtungsraum bewirken, sondern kann in der Zukunft auch aus den, wie es so schön heißt, Orten der zweiten Reihe in Brandenburg den Pendlerverkehr von der Straße auf die Schiene bringen und in die Stadt Berlin hinein. Das hätten wir bei einer S-Bahnlösung so nicht gehabt.

Das Zweite, nicht zu vergessen: Wir haben mit dem Knoten Berlin zwar ein tolles Instrument aus den Neunzigerjahren und den weiteren Ausbau übernommen, aber wir sehen mittlerweile auch, dass unsere Zulaufstrecken vom Erfolg sozusagen überrannt werden und wir viele Engpasssituationen haben. Deswegen zählt jeder zusätzliche Durchlass auf die Resilienz des Systems in der Stadt ein. Deswegen ist die Stammbahn und übrigens auch die Verbindung mit dem Südring so wichtig. Wir sind sehr froh, dass die Entscheidung so getroffen worden ist. Das vielleicht zum Thema Stammbahn.

Sie haben die Zeitvorstellung ungefähr wahrgenommen. Wir sind jetzt erst mal dabei, mit unseren Partnern und Partnerinnen einen validen Zeitplan auszuarbeiten. Es ist aber sicherlich so, dass wir hier das Ziel 2030 nicht erreichen werden, sondern etwas weiter nach hinten rutschen. Trotzdem müssen wir da auch erst mal gucken. Ich würde da jetzt noch nicht ganz genaue Zahlen nennen können. Da muss man in die Detailarbeit erst mal einsteigen, die bisher nicht stattgefunden hat und nicht stattfinden konnte, weil wir noch keinen Systementscheid hatten. Beim Prignitz-Express sind wir da schon deutlich weiter. Ich glaube, auch hier ist es eine sehr vernünftige Entscheidung. Sie kennen das Problem beim Bahnübergang Gorkistraße, ein riesiges Bauwerk, das wir dort errichten müssten, um diese Straßenüberquerung zu vermeiden. Insofern kann es von großem Vorteil sein, den Prignitz-Express natürlich in die Stadt zu führen, aber über das Karower Kreuz, und die S-Bahn zweigleisig in Richtung Hennigsdorf zu führen. Das hätte auch einen großen Vorteil für die Bahnhöfe Schulzendorf und Heiligensee, die dann auch in den Genuss eines 10-Minuten-Takts kommen könnten. Das ist, wie ich finde, insgesamt eine sehr vernünftige Lösung, auf die wir jetzt aufsetzen und weiterplanen können.

Der Abgeordnete Friederici hatte noch ein paar andere offene Fragen genannt, die im weitesten Sinne vielleicht mit 2030 zu tun haben, aber nicht ganz genau. Buckower Chaussee ist eigentlich ein Thema, das in das Projekt Dresdner Bahn gehört. Für den, der das jetzt vielleicht nicht auf dem Schirm hat, die Idee ist, an der Buckower Chaussee, an der Dresdner Bahn einen Regionalbahnhalt zu errichten. Den S-Bahnhalt wird es natürlich sowieso weiterhin geben. Wir sind hier noch in den Untersuchungen. Das Problem ist weniger die bauliche Einordnung, das ist alles freigehalten und kann auch sehr leicht realisiert werden, das Problem ist die fahrplantechnische Integration eines solchen Halts, denn wir wollen natürlich nicht für viel Bundesgeld eine Strecke, hier in dem Fall die Dresdner Bahn, ausbauen und anschließend feststellen, dass wir durch haltende RB-Züge oder RE-Züge die ganze Kapazität, die wir neu geschaffen haben, dann wieder vernichten. Das ist also eine Detailuntersuchung, die da statt-

findet und wo man abschließend noch nicht sagen kann: In die Richtung geht es. Vielleicht oder ziemlich wahrscheinlich ist das ein Punkt für die zukünftige Digitalisierung unseres Netzes. Dann ermöglichen sich andere Zugfolgen gegenüber dem herkömmlichen Signalsystem, und dann können auch zusätzliche Halte sicherlich besser eingefügt werden, als es bisher der Fall ist. Da sind wir dran.

Zum Kamenzer Damm haben wir vom Senat dankenswerterweise die Erstellung einer Planung bekommen. Das ist der S-Bahnhof in der Nähe des alten Gaswerks Mariendorf, heute Marienpark. Das ist sicherlich eine sehr naheliegende Variante, aber auch hier müssen wir das im Gesamtkontext sehen. Die S 2, die das betrifft, ist die Strecke mit sehr langen eingleisigen Abschnitten, und ein zusätzlicher Halt führt zur Fahrzeitverlängerung und zu Problemen bei den an sich festgelegten Zugkreuzungspunkten. Also auch da kann man das wahrscheinlich erst in einen sinnvollen Zusammenhang setzen mit dem abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau der S 2 vor allem im Norden, aber da sind wir, wie gesagt, dran. Das wird alles erst greifen können nach Fertigstellung der Dresdner Bahn, auch das ist klar, die wir für Ende 2025 vorgesehen haben.

Bei der Siemensbahn, die Sie bei mir hier im Hintergrund sehen, das Viadukt, ist der Fortschritt sehr erfreulich. Wir sind immer noch bei einigen endgültigen Nachrechnungsarbeiten für das Viadukt. Es zeigt sich mal wieder, dass es sehr schwierig ist, mit Altbeständen zu arbeiten. Es ist deutlich einfacher, auf der grünen Wiese etwas zu bauen. Auf der anderen Seite ist es aber auch ein stadtbildprägendes Bauwerk, das wir da bearbeiten. Ich glaube, wenn es in altem und neuem Glanz erstrahlen wird, wird es auch für die Siemensstadt nicht nur eine gute Verkehrsanbindung, sondern auch ein Hingucker werden. Da sind wir voll im Zeitplan, und Sie wissen, zum 100-jährigen Jubiläum 2029 wollen wir dort Züge fahren lassen. – Zur Heidekrautbahn wird sicherlich der Senat etwas sagen können, weil das nicht unsere Infrastruktur ist. Die Anbindung zum Gesundbrunnen ist allerdings unser Thema. Das haben wir gerade koordiniert oder sind dabei zu koordinieren mit der neuen ICE-Abstellanlage in Schönholz. Da sind die nötigen Entscheidungen getroffen worden, also auch da sind wir auf einem ganz guten Weg.

Zu Ergänzungen und Erweiterungen von i2030 verweise ich ganz vorsichtig auf weitere verkehrspolitische Besprechungen. Eine weitere Unterbrechung meines Urlaubs wird am Freitag der Bahngipfel zwischen Berlin und Brandenburg sein. Eventuell wird es dazu auch noch mal Verabredungen geben. Ich teile aber die Auffassung, dass i2030 ein lebendes Projekt ist, das auch weiterhin ergänzt werden muss, so wie die Siemensbahn auch schon eine Ergänzung war, die nach dem Auflegen des Projekts dazu kam. So wird es sicherlich bei anderen Dingen auch der Fall sein. Der südliche Berliner Innenring ist schon genannt worden. Den halten wir in der Tat für die letzte große Reserve nach der Stammbahn, die wir noch in unserem Netz in Berlin haben und eine, die wir früher oder später unbedingt heben müssen, auch, aber nicht nur im Zusammenhang mit der Stammbahn. Das ist ein großes Thema, denn da müssen wir zusätzliche Haltepunkte wie etwa am Südkreuz oder in Neukölln schaffen. Das ist nichts, was von heute auf morgen geht, aber etwas, was aus meiner Sicht zwingend erforderlich sein wird für die Zukunft, um das System resilienter zu machen und das weitere Wachstum auf der Schiene, das wir wollen, durchzubringen.

Herr Kaas Elias hatte gefragt: Was kann man besser machen? – Das sind sozusagen die Standardfragen, die wir uns auch immer wieder stellen. Es ist auch wichtig, dass Sie uns die stel-

len. Da sage ich nur: Fordern Sie uns, fordern Sie uns auch von den Zeitplänen her! Wir sind als Deutsche Bahn, das kann ich jetzt ohne Übertreibung sagen, das Unternehmen, das die meisten Planfeststellungsverfahren in ganz Deutschland durchführt. Unser Erfahrungsschatz ist riesengroß. Trotzdem ist es auch immer hilfreich, hier politischen Druck und auch Nachfragen zu bekommen: Muss das wirklich so lange dauern? Kann das nicht auch schneller gehen? Wir sind immer dankbar für Hinweise. Ansonsten gelten die drei Hinweise, die ich schon immer gegeben habe und die auch nach wie vor gelten: Was kann man zur Beschleunigung machen? – Erstens: Varianten eingrenzen. Das ist erfreulicherweise gerade geschehen. Mit den Varianten sind wir eigentlich durch bis auf den Bereich Spandau/Falkensee. Da läuft es aber in einem geordneten Verfahren. – Zweitens: Eine konstante Finanzierung sichern. Da sind wir auch gute Schritte vorangekommen, denn schrittweises Verhandeln von Teilverträgen führt immer zu gewissen Zeitverlusten, aber auch da sind wir, wie gesagt, gut unterwegs. Das Dritte ist, wo wir uns sicherlich auch noch gemeinsam Gedanken machen müssen: Gibt es auch Varianten, das sehen wir gerade beim Prignitz-Express, die vielleicht als Teillösung oder als einfachere Lösung möglich sind gegenüber der ganz großen Variante, die vielleicht über Jahrzehnte geplant und gebaut werden muss?

Alles das ist in einem ständigen Optimierungsprozess, und ich glaube, bei allem, was wir da jetzt tun, kann man sagen, es ist eine hervorragende Zusammenarbeit zwischen Bahn und den beiden Ländern, für die ich mich auch noch mal herzlich bedanke. Wir freuen uns jedenfalls auf Ihre Anregungen und Ihre Begleitung. Wir werden einige Punkte haben, die jetzt auch in den nächsten Monaten und Jahren sichtbar werden. Wir kommen aus der Papierphase schrittweise heraus in eine Realisierungsphase, insbesondere natürlich bei der Siemensbahn. Ich freue mich, dass die Regierende Bürgermeisterin schon vor Kurzem dort war. Wir werden auch sicherlich weitere Gelegenheiten haben, Ihnen und auch den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, dass i2030 nicht nur ein theoretisches Konstrukt ist, sondern dass es tatsächlich auch spürbar und wirkungsmächtig für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger wird. – So weit vielleicht mal in aller Eile. Ich freue mich auf Ihre Nachfragen. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Zunächst möchte ich mich im Namen des Ausschusses dafür bedanken, dass Sie extra Ihren Urlaub für uns unterbrochen haben und jetzt auch noch weitere Unterbrechungen vor sich haben. Ich möchte Ihnen trotzdem viel Erholung wünschen. – Wir waren jetzt auch großzügig, und genauso großzügig werden wir jetzt auch bei den beiden anderen Anzuhörenden sein. Wir achten nicht starr auf die fünf Minuten. Ich möchte aber trotzdem darum bitten, dass Sie sich fokussieren, damit wir möglicherweise bis 11.05 Uhr durchkommen, um dann in die Pause gehen zu können. Mal schauen, ob wir das schaffen! – Jetzt hat ohne weitere Verzögerungen Herr Schaack das Wort. – Bitte schön!

Andreas Schaack (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg): Vielen Dank für die Einladung! – Meine Damen und Herren! Wir freuen uns, dass wir hier unseren Standpunkt vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg darlegen können. Wenn von i2030 die Rede ist, dann wird oftmals der Eindruck erweckt, dass damit alle Probleme im Großraum Berlin, was die Eisenbahn betrifft, gelöst werden können. Das ist aber leider nicht so, denn von den 16 radialen Strecken, die auf Berlin zulaufen, sind im i2030-Projekt nur die Hälfte enthalten. Es fehlen wichtige Zulaufstrecken wie die Ostbahn, die Nordbahn. Es fehlt die Nahverkehrstangente Ost. Es fehlen vor allen Dingen auch die beiden zentralen Achsen, die Stadtbahn und die Nord-Süd-Verbindung.

Wir haben für den Planungsprozess bei i2030 Verständnis dafür, dass gründlich geplant wird, damit das auch alles gerichtsfest ist. Aber wenn wir am Ende dieses Jahres nach fünf Jahren Bestehen des Projektes gerade mal, wenn alles gutgeht, ein Kehrgleis in Königs Wusterhausen und ein paar Mal 20 Meter Bahnsteigverlängerung auf der RE-1-Strecke haben, dann ist das für fünf Jahre einfach zu wenig. Der Planungsprozess muss beschleunigt werden, da stimmen wir Herrn Kaczmarek vollkommen zu, mit den Möglichkeiten, die er schon genannt hat, vor allen Dingen bei der Finanzierung. Warum werden diese ganzen Maßnahmen in so viele kleine Teile zerlegt? Warum wird immer nur eine Planungsphase oder vielleicht zwei mit Finanzierungs- und Planungsvereinbarungen abgesetzt? Es muss doch möglich sein und unser Ziel, dass für die Projekte, die vorgesehen sind, die Finanzierung durchgängig gesichert ist, vom Anfang zumindest bis zum Ende der Planung erst mal, dass alle Planungsphasen in einer Finanzierungsvereinbarung abgedeckt sind und auch nicht so viele Einzelmaßnahmen Extravereinbarungen bedürfen, sondern dass das zusammengefasst wird, damit die Planer kontinuierlich daran arbeiten können und schneller vorankommen. Was das Eingrenzen der Varianten und die Teillösungen betrifft, sehen wir es ganz genauso, wie Herr Kaczmarek es gesagt hat.

Zu den fehlenden Strecken müssen wir noch etwas sagen, besonders zur Stadtbahn und auch der Nord-Süd-Verbindung. Die Brandenburger wollen den Pendlerverkehr nach Berlin ausweiten, und das ist auch ein berechtigtes Anliegen. Die Stadtbahn und der Nord-Süd-Tunnel sind die zentralen Achsen, über die alle Züge, die aus Brandenburg kommen und dahin fahren, durchgeschleust werden müssen. Also müssen vor allen Dingen dort die Kapazitäten erhöht werden. Wir brauchen kurze Zugfolgezeiten, die technisch möglich sind, bis zu 100 Sekunden, sodass man einen Fahrplan mit alle 4 Minuten ein Zug im Durchschnitt konstruieren kann, und dann haben wir wesentlich mehr Möglichkeiten, den Verkehrsbedarf aus dem Umland abzudecken. Wie geht das? – Indem wir die Blockteilung bis auf 30 Meter verkürzen und das ETCS dafür einsetzen, also nicht drauflegen auf die vorhandenen langen Blöcke und Restriktionen, sondern ETCS insgesamt neu planen mit allen Möglichkeiten, die es bietet. Dann wird es gelingen, diese kurzen Taktfolgen herzustellen. Als wesentlicher Punkt müssen im Vorlauf die Fahrzeuge ausgerüstet werden. Daran muss gedacht werden bei den Aufgabenträgern, damit dies auch in den Verkehrsverträgen verankert wird, dass die ETCS-Ausrüstung der Fahrzeuge langfristig vorbereitet wird, und überlagert mit der automatischen Zugsteuerung ATO mit 10 Prozent Mehrkosten doch noch eine weitere große Steigerung der Kapazität erreicht werden kann durch flexibles Fahren.

Wir brauchen für die Nahverkehrstangente Ost eine Entscheidung. Die ist zwar in der ganz frühen Planungsphase, aber auch hier steht die Frage S-Bahn oder Regionalbahn an, und es muss entschieden werden aus unserer Sicht, dass auch dieses die Regionalbahn wird, das heißt, für die Nutzung der Oberleitung eventuell mit zusätzlichen Gleisen müssen natürlich ein paar Varianten untersucht werden, aber die Variante S-Bahn können wir von vornherein ausschließen, weil wir mit der Nahverkehrstangente Ost nicht nur die dort anliegenden Wohngebiete, Gewerbegebiete und Ortsteile erreichen wollen, sondern auch die verbinden wollen im Süden mit dem Flughafen BER und im Süden und Norden mit den weiter entfernt liegenden Zielen im brandenburgischen Umland.

Mit dem Einsatz als Regio-S-Bahn, also mit Zügen, die im dichten Takt, sagen wir mal, eine Viertelstunde, unter Oberleitung fahren bis ins Umland hinein, können wir die Kosten senken

gegenüber der ganz neuen Stromversorgung, die bei einer S-Bahn mit Gleichstrom gebaut werden müsste. Wir sind flexibel in der Linienführung. Der BER wird schneller erreicht als mit der S-Bahn. Hier ist eine Systementscheidung dringend erforderlich, damit es überhaupt erst mal zu einem Planungsbeginn kommen kann. Bisher gibt es zwar allerlei Machbarkeitsstudien, auf die man sicher aufbauen kann, aber die nächsten Planungsstufen müssen angegangen werden, und das muss schneller gehen als bei der Potsdamer Stammbahn. – Damit bin ich an dem Punkt, an dem ich an meinen Kollegen Steinig übergebe.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Schaack! – Herr Steinig, bitte, Sie haben das Wort!

Christoph Steinig (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg): Hallo, Herr Vorsitzender! – Wir sind damals als Bündnis angetreten, weil die Kluft sehr groß war zwischen dem Anspruch – der Anspruch in Brandenburg ist: 60 Prozent aller Fahrgäste sind im Umweltverbund unterwegs; hier in Berlin ist der Anspruch noch viel höher – und dem, was tatsächlich draußen los ist. Wir haben zurzeit ungefähr 34 Prozent auf der Bahn beim Pendlerverkehr. Wir sind angetreten, um planerisch Vorschläge zu machen: Wie kann diese Lücke, dieses Gap, diese Nachfragelücke am besten geschlossen werden? – Die drei Kernpunkte, die ziehen sich wie ein roter Faden durch alle unsere Konzepte, sind erst mal ganz klare Takte. Diese stetigen Takte sind ganz wesentlich, und das ist der 15-Minuten-Takt auf den wichtigen Radialen und der 30-Minuten-Takt auf Tangenten und mittelmäßig wichtigen radialen Verbindungen. Als Zweites die Durchbindung der Züge durch Berlin. Es nützt wenigen Leuten etwas, wenn die Züge in Spandau oder Gesundbrunnen enden, sondern die meisten haben das Ziel Mitte/Innenstadt. Als Drittes die bessere Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Verkehrssystem der BVG, insbesondere mit den U-Bahnen. Das sind die drei Wesentlichen.

Und alles, was wir eigentlich machen, zieht sich an diesem roten Faden entlang. Ich komme zu den konkreten Entscheidungen, die jetzt gefällt wurden: Die Potsdamer Stammbahn. Glückwunsch, dass es erst mal eine gute Entscheidung gegeben hat zugunsten des Regionalverkehrs! Wir haben immer darauf gedrängt, dass der Regionalverkehr natürlich das richtige Verkehrsmittel für diese Bahnstrecke ist, denn die Welt hört nicht in Potsdam auf, sondern sie geht weiter. Wir können Brandenburg, den Universitätsstandort Golm, Werder und viele weitere Ziele direkt erreichen. Das ist ein großer Fortschritt.

Es gibt aber immer noch so einen Punkt, wo wir denken, wo man es doch noch ein bisschen anders machen kann. Unser Ziel ist der 15-Minuten-Takt, nicht nur auf der Magdeburger Bahn, sondern auch auf der Wetzlarer Bahn. Auf der Wetzlarer Bahn haben wir bei den Pendlerströmen einen ÖPNV-Anteil von nur 17 Prozent. Das heißt, über 80 Prozent nehmen das Auto nach Berlin. Das ist ein enormes Potenzial. Das liegt daran, dass ein Zug bis nach Berlin-Mitte durchfährt, der andere endet in Wannsee. Aber auch da hat man mit einem 15-Minuten-Takt, der glatt ist ab Michendorf und sich dann aufteilt in Richtung Beelitz und Belzig, ein Steigerungspotenzial von ungefähr 50 Prozent. Das heißt also, dass jeder zweite Anwohner auf dieser Bahnstrecke dann auch die Bahn nimmt und jeder Zweite mit dem Auto unterwegs ist. Um das zu realisieren, schlagen wir nach wie vor vor, anstelle dieser sehr aufwendigen Verbindungskurve, die in Kohlhasenbrück geplant ist – das ist ein Höhenunterschied von ungefähr 9 Metern, die Rampe wird fast einen halben Kilometer lang sein –, dass man das vorhandene Güterbahngleis über Wannsee in Richtung Zehlendorf nutzt, um dort der Wetzlarer Bahn die Möglichkeit zu geben, auch mit vier Zügen dann in die Stammbahn einzugleisen in Zehlendorf und auch weiterzufahren in Richtung Berlin. Dann könnte man auf diese sehr umfassende Rampe verzichten, und wir hätten in Wannsee wie auch am Mexikoplatz, wohin die U 3 verlängert wird, die Möglichkeit weiterer Umsteigepunkte. Das heißt also, wir haben da nicht nur das Kriterium Dichte und gleichmäßige Takte erfüllt, sondern wir haben auch unser Kriterium bessere Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln der BVG erfüllt, und das wäre hier unsere Vorzugsvariante.

Dann die Geschichte mit dem Nord-Süd-Tunnel. Mein Kollege, Andreas Schaack, hat schon dazu Stellung bezogen. Irgendwann ist das Gerücht in die Welt gesetzt worden, dass der Nord-Süd-Tunnel völlig ausgelastet ist. Wenn man am Potsdamer Platz steht, sieht man, dass er das nicht ist. Alle paar Minuten rauscht da mal ein Zug entlang. Ich sage auch ganz klar: Was noch nicht ist, kann gemacht werden. Es gibt ein wunderbares Konzept von DB Netz, das sogenannte PEK-Konzept zur Effizienzsteigerung des Knotens Berlin. Da ist auch der Nord-Süd-Tunnel noch mal durchgeplant worden mit den sehr wichtigen Verbindungskurven südlich vom Prellerweg, was ermöglicht, dass ständig zwei Züge völlig parallel und unabhängig voneinander, von der Hamburger Bahn oder Gesundbrunnen kommend, Richtung Dresdener Bahn, Anhalter Bahn durchgebunden werden können.

Das Zweite ist: Natürlich müssen auch in Zukunft die ICE durchgebunden sein und nicht die von Süden kommenden nach Gesundbrunnen und die von Norden kommenden in Südkreuz enden, sondern das gehört weiter durchgebunden. Da haben wir wieder drei Trassen gespart. Dann das Strangkonzzept, das wir entwickelt haben, das heißt, dass der Regionalverkehr so geplant wird, dass möglichst Gleiswechsel im Tunnel vermieden werden, und als Letztes, was Andreas Schaack schon genannt hat, die Digitalisierung. Mit Stuttgart 21 wird ein 100-Sekunden-Takt planmäßig angestrebt mit Zügen völlig unterschiedlicher Konfiguration. Das muss man sich mal vorstellen. Alle 100 Sekunden heißt zum Beispiel bei der S-Bahn auf un-

serer Stadtbahn: Zwölf Zuggruppen anstelle heute sieben. So groß ist der Unterschied zwischen einer digitalisierten Strecke und einer Strecke, die nach altertümlichen Blockabständen führt.

Ganz kurz noch zum Thema Prignitz-Express: Erst mal ist sehr schön der 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn, auch eine ältere Forderung des Bündnisses, alle S-Bahnstrecken alle 10 Minuten ins Umland. Das macht sehr viel Sinn, auch was die Verknüpfung mit den weiteren Verkehrsmitteln anbelangt. Wir haben ein großes Problem mit dem Knoten Gorkistraße und eigentlich auch die Forderung, hier das Geld in die Hand zu nehmen, auch wenn es viel Geld ist. 150 Millionen Euro sind genannt. Wir haben an dieser Stelle vier Buslinien mit 21 Fahrten pro Stunde und Richtung, und wir haben lange Fließzeiten. Es gibt hier die Möglichkeit, einen planfreien Knotenpunkt zu schaffen mit besten Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Verteilerverkehr der BVG und den S- und Regionalbahnen. Wir stellen uns vor, dass anstelle der umfassenden Rampe in Kohlhasenbrück das Geld lieber in dieses Projekt gesteckt werden sollte, weil wirklich viele Tausende Menschen davon profitieren, und dass langfristig auch die Durchbindung des Prignitz-Expresses möglich ist. Er würde von Hennigsdorf nach Gesundbrunnen ungefähr 13 Minuten brauchen. Wenn wir diesen Umweg fahren über den Außenring sind es ca. 20 Minuten. Ungefähr so viel schafft dann auch die S-Bahn, wenn sie zweigleisig ist und die neuen Fahrzeuge hat. Da wäre dann der Unterschied, zumindest ab Hennigsdorf, nicht mehr allzu groß.

In dem Zusammenhang würden wir vorschlagen, dass mindestens eine Zuggruppe direkt ab Velten über den Außenring fährt. Insgesamt gesehen ist der Außenring auch nur ein Provisorium. Wir haben zwei Züge von der Nordbahn, die Züge nach Templin und auch noch eine weitere Tangente und jetzt auch noch einen Zug vom Prignitz-Express aus, das heißt, wir haben mit fünf Zugpaaren auf dem Außenring radiale Verkehre, die jetzt auf eine Tangente gelenkt wurden mit vielen Gleiswechsellern. Das ist unschön. Das ist auf die Dauer nicht tragbar, weil wir in Zukunft auch deutlich mehr Güterverkehr haben werden. Auch wenn die nördliche Strecke nicht als Güterverkehrsstrecken ausgewiesen ist, wird es aber dazu kommen, weil die endlosen Lkw-Ströme des Ost-West-Verkehrs dauerhaft nicht tragbar sind, und wenn wir die Verkehrswende schaffen und Energie sparen wollen, dann müssen wir in Zukunft mehr Güter auf die Schiene bringen. Es ist energetisch betrachtet ein Verhältnis von eins zu fünf.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Herr Steinig! Sie müssen bitte langsam zum Ende kommen.

Christoph Steinig (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg): Ganz kurz zusammengefasst: Mit der Gorkistraße doch noch mal einen Vorstoß machen, dass wir das bauen. Die Kurve in Kohlhasenbrück wird kritisch betrachtet, lieber das Wannseegleis mit dem Umsteigepunkt am Mexikoplatz zur zukünftigen U-Bahn nutzen. Ganz nebenbei ist der Südring zwar allgemein wichtig, aber er hätte jetzt in Bezug auf die Stammbahn nicht die Priorität, weil wir die Möglichkeit sehen, dass die Züge überwiegend doch in den Nord-Süd-Tunnel gebracht werden können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Steinig! – Das waren jetzt für alle großzügige fünf Minuten. Wir kommen jetzt zur Aussprache der Abgeordneten. Der Senat hat am Ende das Wort. – Herr Friederici, bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich hätte Frau Dr. Niedbal natürlich den Vortritt gelassen, wenn sie gewollt hätte. Es kommen noch ein paar Fragen, die ich habe. Darauf können Sie dann vielleicht antworten. Es ist ja im Sinne einer effizienten Sitzungsleitung. – Zunächst einmal an alle Anzuhörenden seitens der CDU-Fraktion den recht herzlichen Dank, dass Sie hier so sachkundig heute uns Rede und Antwort stehen und uns auch in allen sehr guten Vorträgen erhellt haben! Ich habe nur noch wenige Nachfragen, zum einen an Herrn Kaczmarek zum Thema Stammbahn. Wann ist ungefähr bei optimalem Planungsverlauf mit dem Baubeginn zu rechnen?

Zweitens – an den Senat: Die Zweigleisigkeit der Berliner S-Bahn liegt mir immer sehr am Herzen. Wir vermuten mal, dass auf der Dresdner Bahn die Zweigleisigkeit im südlichen Bereich nunmehr geschaffen wird. Dennoch stehen einige Strecken aus. Dazu gehören natürlich die Strecken Wannsee–Potsdam, Schönholz–Henningsdorf, Buch–Bernau, Frohnau–Hohen Neuendorf und natürlich von Süden raus nach Teltow-Stadt. Das sind Themen, die man vielleicht noch mal im Senat ventilieren sollte. Vielleicht können Sie, Frau Staatssekretärin, uns sagen, wie sich der Senat künftig dazu verhalten will, denn ich halte das für sehr wichtige Vorhaben, zumal ich in Erinnerung den Passus des Einigungsvertrags habe, dass die Strecken von 1938, vom Bund finanziert, wieder im Urzustand hergestellt werden sollen. Der Senat müsste es beantragen und zunächst einmal beschließen, natürlich nach Machbarkeits- und Nutzen-Kosten-Analysen, ob das überhaupt notwendig ist. Aber da sage ich Ihnen: Ich glaube, bei allen Strecken ist es notwendig.

Einen Dank auch noch mal an Herrn Kaczmarek gesondert zu den Ausführungen zur Dresdner Bahn, zum Kamenzer Damm und zur Buckower Chaussee! Wir nehmen das jetzt einfach mal mit. Ich möchte dennoch an das Bündnis Schiene noch den Appell richten, sich vielleicht noch mal dem Thema Südring positiv zu nähern, weil ich finde, das wurde von Herrn Kaczmarek fundamental ausgeführt, dass der Südring am Berliner S-Bahnring sehr wohl eine Entlastung und ein zusätzliches Angebot werden kann, um nicht nur Personen, sondern auch Güterverkehr durch die Stadt zu transportieren, und das wollen wir. Wir wollen weniger Lkws in der Stadt haben und leistungsfähig den Lkw-Verkehr reduzieren. Da wäre das schon eine Maßnahme. Da geht es nicht nur um den Nord-Süd-Tunnel, natürlich auch, weil man auch Verkehre anders leiten kann, aber ich glaube, bei allen Sympathien, was Sie uns hier vorgebracht haben, bei dem Thema haben wir eine andere Auffassung.

Nun noch etwas Positives: Es freut mich außerordentlich, dass wir bei der Siemensbahn so gut vorankommen. Das funktioniert hervorragend, wie der Senat und auch das Unternehmen Siemens hier verzahnt miteinander arbeiten und natürlich auch die Planungs- und Baufirmen. Da bin ich doch sehr positiv eingestimmt, dass wir dann zum geplanten Öffnungstermin die S-Bahn dort auch wieder begrüßen können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Herr Kraft, bitte schön!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank auch von mir an alle Beteiligten und Anzuhörenden! – Ich habe zwei ganz konkrete Fragen. Zum einen geht es um den zweigleisigen Ausbau, den Sie angesprochen haben, der sehr wichtig ist. Mir geht es um die S 2 im nördlichen Bereich zwischen Buch und Bernau. Sie kennen die Region vermutlich. Sie ist erheblich geprägt durch Pendlerverkehre, und zwar MIV, mangels attraktiven Angebots. Dazu zählt der 10-Minuten-Takt, den es eben nicht gibt bis Bernau. Die Eisenbahnüberführung Pölnitzweg ist

gerade kurz vor dem Neubau. Wenn ich richtig informiert bin, ist das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens, dass das eingleisig passieren soll. Ist das zutreffend, oder gab es da eine Änderung, und es gibt jetzt doch den zweigleisigen Ausbau für die S-Bahn?

Die zweite Frage bezieht sich auf das Karower Kreuz und den dort geplanten Turmbahnhof. Wie sind denn da der Stand und die Planung?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Kraft! – Jetzt ist Herr Lindemann an der Reihe. – Bitte schön!

Gunnar Lindemann (AfD): Herzlichen Dank! – Die Taktfolge bei den S-Bahnen und Regionalbahnen wurde schon angesprochen. Das ist natürlich ein bisschen bedenklich. Wir können aufgrund der technischen Voraussetzungen, die wir derzeit haben, die Taktfolge schlecht erhöhen, gerade im S-Bahnbereich. Mich würde interessieren bei den Neubaustrecken, wie die geplant sind, welche Taktfolge man da fahren kann, sowohl bei der S-Bahn als auch bei den Regionalbahnstrecken, ob man da vielleicht direkt vorausschauend eine dichtere Taktfolge plant oder ob das auch nach dem alten System geplant ist. Dann gehört natürlich auch dazu, nicht nur, dass wir die Strecken ausbauen und die Fahrzeuge modernisieren, sondern auch, dass wir die Sicherheit nicht nur in der Innenstadt, im S-Bahninnenring, sondern auch in den Außenbereichen erhöhen. Wie sieht es da aus mit zusätzlichem Personal auf Bahnhöfen, auf Bahnsteigen, gerade bei der S-Bahn? Das wäre sowohl für die Sicherheit als auch für den Service für die Fahrgäste, dass jemand ansprechbar ist auch außerhalb des S-Bahnringes.

Auch zum Thema Sicherheit ist die Frage: Wie ist das mit der Kameraüberwachung? Wir hatten uns das ja mal angesehen. Es gab von der S-Bahn Überlegungen, dass man das live schalten wollte, dass man die Kameras live verfolgen kann. Kann man jetzt alle Kameras bei der S-Bahn Berlin und der Deutschen Bahn, also Regionalbahn, die an den Bahnhöfen, an den Stationen sind, live verfolgen, oder zeichnen die einfach nur auf, sodass man hinterher nur auswerten kann, wenn irgendetwas passiert ist? Es wäre durchaus sinnvoll, dass alle Kameras live verfolgt werden, dass, wenn etwas passiert, man sofort entsprechende Hilfseinrichtungen, je nachdem, was passiert, hinschicken kann, ob Polizei, Rettungswagen oder sonst irgendetwas. In anderen Ländern ist das möglich. Ich habe mir das in verschiedenen anderen Ländern schon angeguckt. Da passiert das.

Der nächste Punkt ist die Modernisierung der Bahnhöfe, insbesondere S-Bahnbahnhöfe. Wenn ich mir in Ahrensfelde den Bahnhof angucke, wo Regionalbahn und S-Bahn halten, ist der Bahnhof von einem baulichen Zustand mehr oder weniger aus DDR-Zeiten. Der gammelt seit Jahrzehnten vor sich hin. Da passiert nichts. Die Deutsche Bahn tut nichts. Da wäre ganz gezielt an Herrn Kaczmarek die Frage: Wann wird der S-Bahnhof Ahrensfelde, auch Regionalbahnhof, endlich für die Bürger, für die vielen Tausend Menschen, die dort leben, modernisiert? – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Herr Reifschneider an der Reihe. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an alle Vortragenden! – Das war sehr informativ, aber auch in unterschiedlicher Flughöhe, wenn man sich im Verkehrsausschuss sozusagen unterhalten will über einzelne Gleisüberführungen. Wir ma-

chen ja Verkehrspolitik. Wir haben das große Ziel, dass Menschen einigermaßen schnell von ihrem Wohnort zu ihrem Bestimmungsort kommen können und dabei nach Möglichkeit mehrere Verkehrsträger zur Auswahl haben. Wir freuen uns ganz besonders, wenn sie dann die Bahn nutzen und nicht mit ihrem Auto individuell in die Stadt hineinfahren, denn das ist das überragende Ziel auch bei i2030, dass wir die Pendlerverkehre noch stärker und noch mehr über die Bahn abwickeln als über den Asphalt. Deswegen frage ich noch mal den Senat bzw. auch Herrn Kaczmarek: Wo sehen Sie denn das größte Potenzial, Menschen aus dem motorisierten Individualverkehr durch besseren Ausbau oder die Umsetzung von i2030 auf die Schiene zu locken als Pullfaktor durch ein besseres Angebot? Das wäre sehr wichtig.

Dann habe ich noch eine Frage zu den Zeitplänen. Wenn ich es in der Historie richtig nachverfolgt habe und das jetzt mit dem Stand heute vergleiche, dann sind wir bei einzelnen Projekten schon ein Stück weit in Verzögerung reingelaufen, wenn man sich die ursprüngliche Projektion anguckt. Können Sie vielleicht bei den einzelnen Projekten sagen: Wo sind wir im grünen Bereich im Sinne von: da halten wir den Zeitplan oder können bislang entstandene Verzögerungen durch Optimierungen in der weiteren Planung und Bauumsetzung ausgleichen, und wo sind wir im orangen Bereich, dass sich Verzögerungen eher weiter anhäufen und nicht mehr auflösen lassen? Wo kommen wir in den roten Bereich, wo schon ganz starke Verzögerungen entstanden sind und noch weitere Verzögerungen entstehen werden? Denn die Planung ist der eine Teil, die bauliche Umsetzung dann der andere Teil.

Dazu passend: Einerseits geht es um die Streckenplanung und Umsetzung, und dann geht es natürlich um die Finanzierung. Das wurde vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg schon angesprochen. Am Ende müssen Berlin und Brandenburg ihre Finanzströme für i2030 so synchronisieren und so sinnvoll miteinander abstimmen, dass die Projekte frühzeitig die Finanzierungszusage haben und möglichst auch eine längerfristige Finanzierungszusage. Da würde ich vom Senat gerne wissen, wie da die Abstimmung mit Brandenburg erfolgt und ob Sie jetzt sagen, in dem Doppelhaushalt 2022/23 sind wir optimal aufgestellt bei i2030, um das auszugleichen bzw. das zu spiegeln, was auch Brandenburg an Haushaltsmitteln eingestellt hat, um da im Gleichschritt vorangehen zu können und nicht, dass dann ein Bundesland ein bisschen weniger Mittel eingestellt hat, als eigentlich erforderlich wären, sodass es dadurch schon allein zu Verzögerungen kommt, dass die Bundesländer unterschiedliche Mittelhöhen bereitstellen und deswegen unterschiedliche Teilabschnitte umgesetzt oder eben nicht umgesetzt werden können. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Reifschneider! – Jetzt ist Herr Machulik an der Reihe, und Herr Kaas Elias kann sich schon mal vorbereiten.

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank! – Vielen Dank auch für die Beiträge von allen Drei, die heute angehört wurden! – Ich habe eigentlich nur, was die Deutsche Bahn angeht, an Herrn Kaczmarek zwei, drei Fragen, die ich stellen möchte. Sie hatten an einem Punkt gesagt, die Siemensbahn ist im Plan. 2029 zum 100-Jährigen soll die dann auch wieder fahren. Meine Frage dazu: Ist es, weil wir immer wieder unterschiedliche Meldungen hören seitens der Siemensbahn, tatsächlich so, dass die Planungen, was die Rudolf-Wissell-Brücke angeht, den Neubau durch die DEGES, miteingeplant sind, genauso wie der Brückenschlag über die Spree? Das waren bisher immer offene Punkte, wo wir bisher keine Antwort bekommen haben, ob das tatsächlich im Zeitplan funktioniert und auch planerisch miteingeplant wurde. Bei der Siemensbahn jetzt, welch Wunder: Die Deutsche Bahn hat dem Bezirk vor zehn Jahren

den Bahndamm wie sauer Bier angeboten. Wir haben damals abgelehnt als Bezirk Spandau, und jetzt wird der reaktiviert. Nun sind durch einen Investor dort die Halske-Sonnengärten entstanden. Demensprechend ist jetzt die Frage, dass die Siemensbahn auf einmal bis zum S-Bahnhof Gartenfeld unterirdisch realisiert werden soll. Können Sie dazu etwas sagen, wie weit da die Deutsche Bahn in den Planungen ist, dass wir eine unterirdische, an den Halske-Sonnengärten vorbeiführende S-Bahntrasse haben, um dann zu ermöglichen für die nächsten 20, 30 Jahre, dass dann auch die S-Bahn möglicherweise fortgeführt werden kann durch die Havel Richtung Hakenfelde?

Der andere Punkt ist, das fand ich auch sehr interessant, was Sie gesagt haben, dass wir in der Fragestellung Spandau/Falkensee, eigentlich die alte Planung – Herr Friederici hat es noch mal so schön gesagt mit dem Einigungsvertrag –, bis nach Nauen gehen sollte, weil wir die alten Trassen von 1938 wieder herstellen sollten. Das ist ein Thema, dass wir seit 30 Jahren in Spandau haben. Wie weit es dort die Planung? Sie haben gerade gesagt, dass in Ihrem Maßnahmenkatalog, von diesen drei Punkten einmal die Variantenreduzierung, auf einmal wir einen Fortschritt haben. Ich finde das spannend zu hören, dass wir uns dort anscheinend auf etwas zubewegen, was dann auch eine Planreife haben könnte, denn in der vergangenen Legislatur haben wir sehr interessante Punkte bekommen, die Bötzow-Bahn, also die havelländischen Gleisanlagen zu nutzen, um ins Falkenhagener Feld zu kommen. Für mich ist natürlich wichtig, um die Pendler aus dem Havelland auf die Schiene zu bringen, dass wir dort schnellstmöglich eine Lösung finden nach Falkensee und Nauen. Ich wäre sehr interessiert daran, wenn Sie das noch mal sagen könnten, dass da die Varianten reduziert sind.

Der letzte Punkt, das wurde hier auch schon zweimal angesprochen, ist natürlich der Güterverkehr. Wir sind gerade als Land Berlin mit der BEHALA dabei, einen neuen Containerumschlaghafen in Spandau an der Havel zu bauen. Wenn wir Güterverkehr von der Binnenschifffahrt dann auf die Gleise bekommen wollen, würde ich gerne wissen, wie Sie den Ruhlebener Güterbahnhof anschließen wollen, dass dann der Verkehr über die einzelnen Medien in die Stadt fließen kann, damit wir den Lkw-Verkehr reduzieren können. Ich hätte gerne auch noch eine Stellungnahme Ihrerseits, wie Sie es bewerten, wie viel von dem Güterverkehr, der in Berlin über die Schiene fließt, tatsächlich prozentual in Berlin ankommt und wie viel über innerstädtische Gleisanlagen einfach nur durch Berlin durchfließt, obwohl wir die Infrastruktur außerhalb von Berlin haben. Es wäre noch mal interessant zu wissen, wie da die Auslastung ist.

Als Letztes, da werden Sie wahrscheinlich lachen, aber es ist mir eine Herzensangelegenheit: Wie steht die Deutsche Bahn zu der Sauberkeit in ihren Bahnhöfen, speziell in der Fragestellung zu den Anstrengungen seitens der Senatsverwaltung, ein Taubenmanagement einzuführen? An jenen Bahnhöfen, die nicht überdacht sind, haben wir das massive Problem, dass dort sehr viele Tauben sind und die Deutsche Bahn bislang keinen Einfluss darauf nimmt. Das klingt immer ganz witzig, es geht mir auch gar nicht so sehr um die Verdreckung, es geht mir darum: Könnten Sie einschätzen, wie viele Verspätungen im Zugverkehr durch Rettungsmaßnahmen von erkrankten, verletzten Tauben oder auch anderen Tieren entstehen in Berlin, so dass es dann im Regionalverkehr und auch im S-Bahnverkehr zu Verspätungen kommt? Kleiner Hinweis von heute: Ich freue mich jedes Mal, wenn ich aus Spandau hierherkomme, und dann die Ansage im Bahnhof höre, der Regionalverkehr verzögert sich, weil Tiere auf dem Gleisbett sind. Das wäre wirklich mal eine Frage, wie Sie das in Zukunft ausschalten wollen,

denn ein wesentlicher Punkt für Pendler ist immer die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahn.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Herr Kaas Elias dran. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Auch ich möchte mich für die Inputs bedanken. Ich teile das, was das Schienenbündnis vorgetragen hat, dass die Züge, wenn möglich, eben nicht, wenn sie aus dem Norden kommen, in Gesundbrunnen enden, sondern mindestens bis Südkreuz weiterfahren sollten und umgekehrt, um die Anbindung festzulegen. Ich denke, da können wir auch noch mal schauen, wie wir das verbessern können. Sie haben das Beispiel Gorkistraße genannt, das mir aus Kindheits- und Jugendtagen bekannt ist. Es ist gut, dass die S-Bahn über Henningsdorf weiter nach Velten in 10 Minuten zukünftig fahren soll. Wäre es nicht möglich, hier auch eine Zwischenlösung quasi einzubauen, weil die Gesamtlösung Regionalbahn und S-Bahn auf der Strecke doch recht schwierig ist, um hier zumindest erst mal die S-Bahn zu ermöglichen, ohne die Regionalbahn für alle Zukunft zu verunmöglichen? Wenn es da Vorschläge gibt, wäre ich sehr daran interessiert.

Ansonsten haben Sie es ja angesprochen: Die Taktverdichtung auf Bestandsstrecken ist schwierig, es sei denn, man hat tatsächlich das europäische Zugleitsystem ETCS, das noch mal einen dichteren Takt ermöglicht. Sie haben auch das Beispiel Stuttgart 21 genannt. Das ist quasi aus der Not geboren worden. Um die dichten Takte überhaupt fahren zu können, die dort vorgesehen sind, hat man sich dazu entschlossen, ETCS einzusetzen. Da wäre meine Frage an die Deutsche Bahn, inwieweit Sie bei den Neubauten zumindest schon das ETCS-System berücksichtigen und inwieweit Sie auch das gesamte Berliner Schienennetz zukünftig mit ETCS ausstatten können, damit die dichten Takte, die vom Bündnis vorgeschlagen worden sind, auch gefahren werden können.

Herr Kaczmarek, Sie haben es selber noch mal angesprochen, dass wir Sie gerne treiben sollen. Das tun wir natürlich gern bei den Planungen. Nun ist das deutsche Planungsrecht so, wie es ist. Welche Potenziale sehen Sie denn aus dem Infrastrukturbeschleunigungsgesetz gerade für die Elektrifizierung von Bestandsstrecken? Wir hatten einige Zeit auch für den südwestlichen Schieneninnenring die Diskussion, ob der elektrifiziert wird oder nicht, und da waren die ganzen Lärmschutzplanungen noch zu berücksichtigen, obwohl ich die A 100 in dem Bereich tatsächlich für die größere Lärmquelle halte. Welche Maßnahmen kann man dort ergreifen, um Bestandsstrecken zu elektrifizieren, um auch hier voranzukommen? – Das würde mich interessieren. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaas Elias! – Ich leiste jetzt auch noch mal meinen Beitrag.

Kristian Ronneburg (LINKE): Zunächst möchte ich mich auch bei den Anzuhörenden für den Input bedanken und würdigen, wie komfortabel unsere Situation in Berlin-Brandenburg ist, dass ein so breites Netzwerk in der Zivilgesellschaft existiert, das sich Gedanken um die Verbesserung der Schieneninfrastruktur macht. Ich denke, das ist ein großer Schatz. Deswegen freut es mich, dass Sie sich da auch so sehr als Bündnis einbringen in die Fortschreibung und Begleitung von i2030 und in den konzeptionellen Fragen der Verbesserung des Angebots auf der Schiene. Dafür noch mal meinen herzlichen Dank!

Ich möchte noch mal kurz eines würdigen, und zwar – i2030 ist heute auch noch mal positiv erwähnt worden –, dass wir jetzt zu Beginn der Legislaturperiode diese beiden Systementscheide getroffen haben. Wir haben uns in der Koalition darauf verständigt, dass wir genau das mit Brandenburg auch angehen müssen, weil da, das wäre jetzt mein Beitrag zum Thema Verzögerungen, aus meiner Sicht tatsächlich auch Verzögerungen eingetreten sind, schlichtweg, weil die politische Kraft nach meiner Überzeugung gefehlt hat, hier schon in den letzten Jahren eine solche Entscheidung herbeizuführen. Ich bin sehr froh darüber, dass wir jetzt in der Situation sind, dass wir diese Kraft gemeinsam haben, um uns zu dieser Entscheidung am Ende durchzuringen. Ich denke, das muss auch immer so gedacht werden. Wir sind eine Metropolregion, sicherlich auch mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen, aber gemeinsam haben wir ein Interesse daran, dass wir der Problematik, der Thematik von Pendlerinnen- und Pendlerverkehr begegnen. Das ist, denke ich, auch ein Ausweis, finde ich jedenfalls, was die Entscheidungen angeht, dass Berlin und Brandenburg solidarisch zusammenarbeiten. Bei allen Kontroversen, bei allen Meinungsverschiedenheiten in Detailfragen zeigt es, dass wir da politisch und fachlich wieder an einem Strang ziehen, und das wünsche ich mir dann auch für die nahe Zukunft, dass wir länderübergreifend weiterhin so gut zusammenarbeiten.

Das wäre mein erster Hinweis für die Stellungnahme des Senats am Ende, vielleicht doch mal einen kleinen Ausblick zu wagen auf den Bahngipfel, der am Freitag stattfinden wird. Vielleicht können Sie den Ausschuss schon mal darüber informieren, vielleicht auch mal anteaussagen, welche Themen dort besprochen werden und worauf wir uns da gefasst machen können und ob es da auch noch einige Entscheidungen gibt, die getroffen werden sollen. Sie werden wahrscheinlich nicht zu viel verraten, aber natürlich interessiert uns da ein bisschen im Vorgriff darauf, was dort besprochen werden wird.

Ich habe vor allem vernommen, dass i2030 ein Prozess des Lernens ist, das zeigen die heutigen Beiträge. Es gibt immer wieder Forderungen danach, i2030 zu ergänzen. Ich glaube, wir sind alle nicht ganz unschuldig daran, weil alle Fraktionen, Parteien, zivilgesellschaftliche Akteure eigene Schwerpunkte setzen und sich in die Debatten einbringen. Herr Schaack und Herr Steinig haben heute die Frage nach Ergänzungen ausgeführt. Mich würde vor allem der Schwerpunkt interessieren, ob der Senat aktuell etwas zur Ostbahn sagen kann, weil der Bund sich ein Stück weit, das möchte ich hier mal so in den Raum stellen, aus der Verantwortung zieht und wenig zum Ausbau beiträgt, wo wir gerade auf polnischer Seite sehen, wie stark dort die Bemühungen sind. Das würde mich interessieren.

Herr Schaack hatte das Thema Nahverkehrstangente Ost starkgemacht. Ich verhehle nicht, dass es ein großer Punkt meiner Partei ist, dass wir diese Nahverkehrstangente Ost auch in i2030 aufnehmen müssen. Wir haben den nördlichen Abschnitt der S 75, der in i2030 platziert worden ist. Für uns ist es nicht leicht nachvollziehbar, warum dieser logisch mitzudenkende südliche Abschnitt nicht gleichberechtigt mit einbezogen wird. Die Nahverkehrstangente Ost korrespondiert mit den Planungen für die Tangentialverbindung Ost. Es ist eine Trassierungsstudie für die Nahverkehrstangente in die Wege geleitet worden. Mich würde interessieren, ob uns der Senat heute ein Update dazu geben kann. Ohnehin wird uns das Thema weiter interessieren, aber mich würde von den Anzuhörenden – Senat, Deutsche Bahn und Bündnis – vor allem interessieren, wo auf den Punkt Ihre Priorisierungen bei der Ergänzung von Infrastrukturprojekten in i2030 liegen würden und das verknüpft mit der Frage an die DB und an das Bündnis, welche Projekte aus Ihrer Sicht geeignet dafür sind, eine abgespeckte Variante zu verfolgen, bevor wir uns noch in jahrzehntelangen Diskussionen ergehen, um die ganz große Lösung zu finden, denn ich habe alle so verstanden, dass wir schnell Ergebnisse haben wollen, verhältnismäßig schnelle Lösungen. Wir müssen bei der Schieneninfrastruktur leider in größeren Etappen denken.

Dann würde mich noch eine realistische Einschätzung dazu interessieren, was das vor allem an personellen Kapazitäten bedeutet. Welches Potenzial hat i2030, dass wir gemeinsam mit dem Bund ein echtes, kontinuierliches Schieneninfrastrukturprojekt für die nächsten Jahrzehnte aufsetzen, das zu einem neuralgischen Punkt für die Weiter- und Fortentwicklung von Planungen wird, denn es ist eine Binsenweisheit auch in unseren Reihen: Planer/-innen sind so etwas wie Goldstaub. Alle sehnen sich danach, alle brauchen sie, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich. Welches Potenzial haben wir als Metropolregion, hier noch stärker mit unseren Visionen zu wuchern und hier einen echten neuralgischen Punkt für die Planung der Schiene im 21. Jahrhundert zu machen? Das klingt jetzt vielleicht ein bisschen pathetisch, aber ich glaube, es muss uns interessieren, wie wir uns gemeinsam als Region attraktiv machen und mit einer ganz klaren Vision eine Ausstrahlung entwickeln können. Vielleicht sagen Sie auch, dass wir diese Ausstrahlung schon haben. Das kann durchaus sein, aber es gibt da vielleicht noch Luft nach oben.

Zuletzt würde mich interessieren, das richtet sich auch an die Senatsverwaltung, was die Stammbahn angeht: Das wäre meine spezielle Detailnachfrage. Wir haben den Systementscheid zur Stammbahn vernommen. Wir haben uns in der Koalitionsvereinbarung aber darauf kapriziert, dass wir den befristeten Vorlaufbetrieb auf der Wannseestammbahn bis Steglitz haben wollen. Das steht für uns im Zusammenhang. Vielleicht können Sie uns dazu Auskünfte geben, wie weit wir dort sind. – Damit ende ich.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich übergebe jetzt wieder an die Anzuhörenden. Wir würden jetzt in der Reihenfolge Herr Steinig, Herr Schaack und Herr Kaczmarek vorgehen, dann hat der Senat das Wort, und dann müssen wir schauen, ob es noch offene Punkte gibt. – Bitte schön!

Christoph Steinig (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg): Relativ kurz: Der Südring ist eine sehr gute redundante Strecke für den Fernverkehr auf der Stadtbahn. Wenn es dort eine Störung gibt oder Baumaßnahmen, dann kann man Züge über den Südring leiten, das ist richtig. Dafür macht es Sinn, ihn auszubauen. Es macht auch Sinn, ihn zu elektrifizieren. Für den Güterverkehr sehen wir den Südring weniger, denn wo sollen die Güterzüge herkommen? Die zulaufenden Strecken sind alle voll. Wir haben weder auf der Görlitzer Bahn noch auf der Magdeburger Bahn noch auf der Stadtbahn Kapazitäten, tagsüber zusätzlich zum Fern- und Regionalverkehr Güterverkehr abzuwickeln, der über den Südring fahren kann. Bestenfalls könnten Güterzüge wahrscheinlich nachts fahren, aber es bringt dann wieder ganz andere Probleme, wenn man mit Güterzügen durch die dicht besiedelte Stadt fährt. Da werden wir nicht weit kommen. Natürlich ist der Südring eine interessante Strecke, auch als Redundanz, aber sie hätte nicht die absolute Priorität, und vor allem wehren wir uns dagegen, dass der Südring im Zusammenhang mit der Stammbahn gesehen wird, denn es können ohne Probleme vier Züge von der Stammbahn durch den Nord-Süd-Tunnel gebracht werden, zwei davon Richtung Spandau, zwei davon enden am Hauptbahnhof von Süden kommend. Wir benutzen ausschließlich die äußeren Gleise. Es muss innerhalb des Tunnels kein Gleiswechsel stattfinden. Natürlich passen die da durch. Der Tunnel muss ertüchtigt werden. Wir haben es schon zweimal gesagt, Digitalisierung und PEK sind die Stichworte, aber es müssen auch die Betriebskonzepte des Fern- und des Regionalverkehrs an die Tunnelkapazitäten angepasst werden. Die Vorschläge kann man übrigens alle auf unserer Seite sehen. Dort sieht man, wie die Netze aussehen, dass es funktioniert. Wir haben es Strangkonzzept genannt. Das heißt, dass der Verkehr im Nord-Süd-Bereich völlig unabhängig voneinander über zwei verschiedene Stränge geführt werden kann.

Eine weitere Sache: Beim Südring gibt es einen problematischen Punkt, nämlich die Zusammenführung mit der Görlitzer Bahn. Wenn die planfrei stattfinden sollte, dann ist das eine erhebliche bauliche Maßnahme in einer ähnlichen Größenordnung wie die Überführung Gorkistraße. Weil uns die Verknüpfung mit der BVG sehr wichtig ist und dort ein sehr kritischer Engpass entsteht, sollte man sich überlegen, ob man die Gorkistraße in dieses Programm mit einfließen lassen kann.

Der 10-Minuten-Takt der S-Bahn plus Regionalzüge verträgt sich. Das lässt sich betrieblich machen. Allerdings, wie sieht die Zukunft aus? Wir reden alle von fünf Minuten im Außenbereich. Vielleicht wird irgendwann in ferner Zukunft in Tegel die S-Bahn alle fünf Minuten kommen. Dann müsste diese Ausfädelung dieser beiden Regionalzüge nördlich von Tegel stattfinden. Das heißt, man müsste, wenn man die Überführung baut, nicht nur den S-Bahnsteig bauen, sondern auch ein drittes Gleis und einen Seitenbahnsteig grundsätzlich mit vorsehen. Ob man den gleich mit baut, ist eine andere Sache, aber es muss planerisch mit vorgehen werden. Ansonsten hätten wir die Bitte, dass die Überführung Gorkistraße angegangen wird, wir haben auch gesagt, wo man dafür sparen kann, und dass das in diese Sache mit aufgenommen wird.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Steinig! – Herr Schaack, bitte!

Andreas Schaack (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg): Ich möchte zum Südring noch ergänzen, dass wir den Südring auf keinen Fall als Ersatz für die Stadtbahn sehen, aber wir müssen ihn im Zusammenhang mit der Stadtbahn sehen, vor allen Dingen für die Phase, wo die Stadtbahn – – Die muss umgebaut werden. Es muss wesentlich mehr Weichen geben, und Durchrutschwege müssen verändert und das ETCS digital darüber gelegt werden. In dieser Phase, wo die Stadtbahn umgebaut wird, brauchen wir eine leistungsfähige Entlastungsstrecke. Insofern ist es sinnvoll, im Vorfeld den gesamten Südring, nicht nur das Stück von Schöneberg bis zum Treptower Kreuz, sondern von Westkreuz, Halensee bis zum Treptower Kreuz als Entlastungsstrecke und als zeitweilige Umleitungsstrecke auszubauen. Wenn wir am Ende die Stadtbahn in voller Kapazität haben, und dort gehen die meisten Verkehrsströme hin, dann muss die natürlich die Aufgabe wieder übernehmen.

Zur Buckower Chaussee: Es gibt seit Langem das Konzept des Senats, zwischen Innenring und Stadtgrenze noch einen Regionalbahnhaltepunkt zu machen. Es ist unverständlich, warum der bei der Planung der Dresdner Bahn nicht von vornherein berücksichtigt wurde. Man hätte Bahnsteige so bauen können, dass der Fernverkehr daran vorbeifährt und der Nahverkehr ein Extragleis hat. Das ist nun nicht passiert, aber auch hier bleibt uns der Weg, die Kapazität dieser Strecke so zu erhöhen mit der Digitalisierung, mit den kurzen Blöcken, wenn im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn nicht sofort ETCS installiert wird, aber zumindest die Blockteilung so kurz machen, dass auf herkömmliche Weise die Zugfolge so geregelt werden kann. Schließlich fahren die bis zur Stadtgrenze nur mit 160 km/h, sowohl der Fern- als auch der Regionalverkehr. Das ist wichtig, weil diese Station ein großes Einzugsgebiet mit den querenden Buslinien erschließt, und weil wir auch die Straßenbahnsüdtangente dort vorbeiführen wollen und nach links und rechts Ausstrahlung für die Anbindung des Flughafens, aber auch für die Anbindung der anderen Orte an der Dresdner Bahn haben.

Die Nahverkehrstangente Ost, um das noch mal klarzustellen, geht vom Karower Kreuz bis zum Grünauer Kreuz oder bis zum Bahnhof Grünau. Die S-Bahnverlängerung von Wartenberg bis zum Karower Kreuz ist eigentlich eine relativ kleine Sache, die durchaus sinnvoll ist, aber es wird manchmal der Eindruck erweckt, mit dieser kleinen Maßnahme wäre die Nahverkehrstangente Ost abgedeckt. Das ist aber bei Weitem nicht so. Das ist nur ein kurzes Stück. Die gesamte Nahverkehrstangente Ost eignet sich, das hatte ich vorhin schon ausgeführt, viel besser für die Wechselstromelektrifizierung, zumal wir dann die Züge, die von der Stadtbahn kommen und am Kreuz Wuhlheide Richtung Grünau und Schönefeld abbiegen, über Wechselstromgleise dort lang führen könnten. Das würde anderweitig gar nicht gehen oder noch größere Baumaßnahmen erfordern.

Zur Frage nach der Priorisierung: Ich setze mal voraus, dass die Anhalter Bahn, die auch für eine größere Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden muss, im Zusammenhang mit dem PEK, mit dem Plan für die Erhöhung der Schienenkapazität, im Nord-Süd-Tunnel – – Sie ist erwähnt, und ich setze voraus, dass daraus auch konkrete Baumaßnahmen abgeleitet, geplant und gebaut werden, Viergleisigkeiten, Überholungsmöglichkeiten. Wir können es noch nicht abhaken, aber das wäre eine Priorität, ansonsten die schon genannten Sachen, Ostbahn und Nordbahn. Eigentlich sind uns alle Strecken wichtig. Verzichten kann man auf gar keine. Auch die Nordbahn, das müssen wir noch mal betonen, geht von dem Kreuz Hohen Neuen-dorf bis Schönholz oder Gesundbrunnen, nicht nur das Stück ab Wilhelmsruh, sondern der andere Lückenschluss, einmal, um schnelleren Direktverkehr im Regional- und Fernverkehr

von Rostock, Stralsund, Oranienburg, Templin usw. in den Nord-Süd-Tunnel zu ermöglichen, zum anderen aber auch, dass diese Züge nicht mehr den Außenring und nicht mehr die Stettiner Bahn benutzen, weil wir dort andere Verdichtungen haben, auf der Stettiner Bahn durch Regionalverkehr und auf dem Außenring auch ein bisschen Regionalverkehr, aber eben auch den Güterverkehr, den wir aus der Stadt raushaben wollen. Insofern hat die Nordbahn für uns eine große Bedeutung – recht schnell zu realisieren.

Dann muss noch etwas bei der Görlitzer Bahn gemacht werden, und zwar die Ein- und Ausfädelung von Grünau und Eichwalde zum Flughafen Schönefeld. Das ist eingleisig gebaut worden. Da muss man überlegen, was man dort machen kann, Zweigleisigkeit, Niveaufreiheit. Auf jeden Fall muss die Kapazität dieses ganzen Bereichs erhöht werden, letztlich auch mit kürzeren Blöcken, mit ETCS, mit Digitalisierung, und dazu kommen die Bahnübergänge. Wenn Richtung Lausitz und Cottbus im Regional- und Fernverkehr mehr Züge fahren sollen, dann sind die Schranken in Eichwalde und Zeuthen – eine davon liegt noch auf Berliner Stadtgebiet, gehört zu Schmöckwitz – ständig zu. Hier müssen Eisenbahnüberführungen oder -unterführungen angegangen werden, damit zwei zweigleisige Strecken, Busverkehr, Leute oder Busse, die an der Schranke stehen und die Züge erreichen wollen – Das ist auf Dauer kein Zustand und muss gemacht werden. – Ich denke, das waren die Prioritäten. Verzichten kann man auf gar nichts. Es geht nicht alles auf einmal, aber jedes halbe Jahr müsste ein neues Projekt angefangen und auch durchgezogen werden. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Schaack! – Jetzt ist Herr Kaczmarek an der Reihe. – Bitte schön!

Alexander Kaczmarek (DB AG) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich werde mich jetzt der fast unmöglichen Aufgabe stellen, von der Taubenvergrämung über Kameraüberwachung bis zu den großen Infrastrukturfragen alles innerhalb von fünf Minuten zu beantworten. Wenn mir das nicht gelingen sollte, noch der Hinweis: Wir sind gern bereit, zum Thema Qualität, gerade was die S-Bahn angeht, da haben wir ein umfangreiches Programm, zu berichten, welche Fortschritte es da gibt, denn das überschreitet jetzt ein bisschen den Rahmen, den sich der Ausschuss ursprünglich selbst gegeben hat. Ich versuche es trotzdem.

Erstens: Bei all dem, was eben, zum Beispiel von Herrn Schaack, gesagt wurde, müssen wir immer eines berücksichtigen: Das ist alles vollkommen richtig, und wir sollten möglichst alles anpacken, aber wir müssen natürlich darauf achten, dass wir am Ende auch noch in diesem Knoten, in diesem System, Züge fahren lassen können. Wir sind jetzt schon an einem Punkt angelangt, wo wir an x Stellen gleichzeitig bauen und unsere Fahrgäste maximal vergrämen durch Schienenersatzverkehre, Pendelverkehre und Ähnliches. Das ist wirklich eine schwierige Gratwanderung. Ich verstehe das alles. Wir müssen das machen. Wir müssen die Bahnübergänge beseitigen. Das sind alles Themen, die wir angehen wollen. Digitalisierung bedeutet aber immer Bauen im Bestand, sozusagen Operation am offenen Herzen. Da müssen wir gucken, wie wir das miteinander so koordiniert kriegen, dass am Ende auch noch etwas fährt.

Der Abgeordnete Friederici hat nach dem Baubeginn Stammbahn gefragt. Die Frage kann ich leider noch nicht seriös beantworten. Wir haben gerade erst die Grundsatzentscheidung, und jetzt treten wir ein in die konkrete Untersuchung. Fragen Sie mich freundlicherweise Ende des Jahres! Ich glaube, dann können wir schon sehr viel deutlicher sagen, wo es hinlaufen wird, aber die Fertigstellung, und das ist sicherlich die entscheidende und spannende Frage, wird

sicherlich nicht mehr im Zeitrahmen bis 2030 realisierbar sein. Das bedauere ich, aber gucken wir mal. Ich will noch nichts abkündigen. Wir sind noch in den Gesprächen, und es hängt auch von der Finanzierung ab, die das Land dort hat und wie wir mit dem Bund auseinanderkommen.

Die Zweigleisigkeiten bei der S-Bahn sind in mehreren Wortbeiträgen angesprochen worden. Ja, die sind Bestandteil von i2030. Ein ganz wichtiger Paketpunkt von i2030 ist die Optimierung des S-Bahnnetzes. Da sind nicht nur Kehranlagen drin, zusätzliche Bahnsteigkanten, sondern eben auch Zweigleisigkeiten, zum Beispiel S 2 Nord, Bernau, aber zum Beispiel auch S 25 Süd im Zusammenhang mit der Verlängerung nach Stahnsdorf und mehrere andere Versionen in der ersten und in der zweiten Tranche der S-Bahnmaßnahmen. All das wird angegangen. Es ist vollkommen richtig: Wenn wir einen stabilen S-Bahnverkehr haben wollen, müssen wir diese Eingleisigkeiten beseitigen. Es gibt kein S-Bahnnetz in ganz Deutschland, das so viele Eingleisigkeiten aufweist wie das Berliner. Das ist der Geschichte geschuldet, den Reparationen, Stalins späte Rache, wenn ich das so sagen darf, und da bitte eine Korrektur: Hier wurde in mehreren Wortbeiträgen gesagt, es sollte das S-Bahnnetz von 1938 wieder hergestellt werden. Der Bund hat sich damals verpflichtet, das S-Bahnnetz in den Zustand vom 12. August 1961 zu versetzen. Das ist wichtig, denn beispielsweise eine S-Bahn nach Falkensee gab es 1938 noch gar nicht. Die ist tatsächlich eine Nachkriegserfindung. 12. August 1961, was aber auch bedeutet, dass all die Reparationsleistungen, die Eingleisigkeiten, nicht davon erfasst waren. Die waren zu diesem Zeitpunkt längst geschehen und die zweiten Gleise nicht mehr da. Insgesamt hat der Bund die Grundinstandsetzung der Berliner S-Bahn für beendet erklärt. Insofern ist das, glaube ich, mehr von historischem Wert.

Der südliche Berliner Innenring ist mehrfach von verschiedenen Abgeordneten angesprochen worden. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass er in der Perspektive eine wichtige Rolle spielen kann mit all den vorhin von den Kollegen geschilderten Schwierigkeiten, zum Beispiel die Einbindung in die Görlitzer Bahn. Das ist alles nicht trivial, gar keine Frage. Trotzdem ist das unsere letzte große Gleisreserve, die wir haben. In anderen Städten wäre man froh, wenn man die hätte. Da ist eine fertige Trasse, die wir im Grunde nur elektrifizieren müssen, auch durchgängig zweigleisig herstellen müssten. Das ist alles nicht für kleines Geld zu haben, gerade die Haltepunkte, zum Beispiel am Südkreuz, nicht, aber trotzdem ist das etwas, was wir in Zukunft brauchen werden. Trotzdem, da gebe ich jedem recht, ist die Priorität immer erst mal, möglichst viele Züge durch den Nord-Süd-Tunnel und über die Stadtbahn zu leiten und den Knoten Hauptbahnhof dort miteinzubinden, aber der Zeitpunkt ist absehbar, wo das nicht mehr funktionieren wird.

Dazu kommt der Güterverkehr, der auch mehrfach angesprochen worden ist. Das will ich an der Stelle gleich mal abhandeln. Wir sind mit dem Senat im Gespräch über die Realisierung von Hubs – von der Schiene auf die Straßenfeinverteilung. Da ist zum Beispiel der Bahnhof Tempelhof im Gespräch, auch der Bahnhof Frankfurter Allee und noch ein paar andere Standorte. Das ist der Versuch, den Güterverkehr auf der Schiene wieder ein Stück weit zurück in die Stadt zu bringen. Im Moment ist es meistens so, dass der Güterverkehr beispielsweise in Großbeeren endet, vor der Stadt, und dann wird auf Lkws umgeladen und die Feinverteilung erfolgt über die B101. Da ist die Grundsatzüberlegung: Vielleicht können wir das noch anders gestalten und möglichst weit mit der Schiene in die Stadt reinkommen. Das hat alle möglichen fahrplantechnischen, kapazitätstechnischen Probleme, aber wir sind an dem Thema dran. Die Senatskanzlei ist mit im Lead und mit dabei, solche Dinge zu organisieren.

Herr Kraft hat nach der S 2 Nord, Buch–Bernau, gefragt, Zweigleisigkeit. Das hatte ich gerade angesprochen, Pölnitzweg. Das ist dafür nicht ganz ausschlaggebend, weil wir eine Variante eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts kurz vor Bernau haben. Die Realisierung dieses zweigleisigen Begegnungsabschnitts würde ausreichen, um den 10-Minuten-Takt herstellen zu können. Auch das ist Gegenstand von i2030 und insofern in der konkreten Planung.

Karower Kreuz, Turmbahnhof: Das ist grundsätzlich eine Überlegung, die der Senat hat. Dazu wird sicherlich der Senat selbst noch etwas sagen. Wir haben bauliche Vorleistungen auf der Stettiner Bahn, sodass dort Regionalbahn und S-Bahn halten können. Baulich ist bisher eine Durchbindung der S 75 unter der Stettiner Bahn in Richtung Schönerlinder Straße nicht vorgesehen. Das ist etwas, das noch einmal das komplette Anfassen der Stettiner Bahn bedeuten würde. Sie werden verstehen, dass ich darüber nicht ganz so glücklich bin, eher etwas zurückhaltend darauf gucke und sagen würde, dass man diese Tangente oder die Verlängerung der S 75 mit einem Endpunkt vor dem Karower Kreuz realisieren könnte, ohne gleich wieder die gerade neu gebaute Strecke komplett außer Betrieb zu nehmen, aufzureißen und dort eine neue Unterführung zu bauen. Aber das ist noch Gegenstand von Gesprächen und, wie gesagt, i2030.

Herr Lindemann hatte, wenn ich das so sagen darf, ganz andere Themen aufgerufen. S-Bahnkameraüberwachung, Bahnhofsausbau oder -sanierung. Ich würde dem Eindruck widersprechen wollen, dass hier nichts geschieht. Das ist ganz und gar nicht der Fall, sondern wir haben mit dem Senat ein Stationsprogramm in der Abstimmung, besprochen und verabschiedet, und schrittweise werden alle Bahnhöfe saniert, sofern dort Sanierungsbedarf ist. Ich glaube, insgesamt kann man schon sagen, dass der Zustand der Anlagen in Berlin ein sehr guter ist, natürlich immer noch verbesserungsbedürftig. Das ist immer so, bei allen Themen. Bei den anderen Fragen zu S-Bahnwachen, die sich sehr bewährt haben, zum Beispiel im S-Bahnnetz, dem Personal, das zusätzlich Züge bestreift, danke ich dem Senat und dem VBB ausdrücklich für die Kooperation. Das ist alles schon so zu bewerten, dass wir mittlerweile einen sehr hohen Sicherheitsstandard haben und Sie sich in der S-Bahn sicherer fühlen können, noch sicherer als auf einer Berliner Straße. Insgesamt wäre das aber durchaus noch mal ein Punkt für eine Extrabetrachtung. Das überschreitet hier den Rahmen.

Herr Reifschneider hatte gefragt – jetzt kommen wir wieder auf große Flughöhe –: Welche Strecken haben denn das größte Potenzial? – Mal sehr vereinfacht gesagt, ist der Korridor Potsdam–Berlin einer, der in der Vergangenheit gewaltige Zuwachsraten hatte und wo wir, deswegen ist das Thema Stammbahn so wichtig, ein großes Potenzial für den Umstieg sehen, aber auch der Großraum Spandau–Falkensee, hier schon mehrfach angesprochen, ist mit Sicherheit ein ganz wichtiger Punkt. Wir betrachten das natürlich auch noch aus einem anderen Blickwinkel, nicht nur aus dem Regionalbahnblickwinkel, sondern bei Spandau–Falkensee würde jede Investition in diesen Korridor, die Viergleisigkeit zum Beispiel, die wir dort für Regional- und Fernverkehr planen, auch für Fern- und Güterverkehr erhebliche Verbesserungen bringen und den überlasteten Fahrweg dort entlasten. Das sind, würde ich jetzt mal so ungeschützt aus der jetzigen Perspektive sagen, die zwei ganz großen Brocken. Das bedeutet aber nicht, dass die anderen unwichtig sind, sondern das bedeutet nur, dass dort wahrscheinlich das allergrößte Potenzial ist.

Wo gibt es die gelbe, die grüne und die rote Ampel? – Ich würde mal sagen, wir sind im Grunde bei den meisten Projekten in einer ganz normalen und immer noch unkritischen Zeitplanung. Da habe ich noch keine rote Ampel gesehen. Natürlich hat die Stammbahn sich verzögert, das ist klar. Die Entscheidung wurde jetzt Gott sei Dank getroffen, und dann müssen wir mal sehen, wie wir Reserven aus der Planung noch ausschöpfen können. Ich sehe aber im Moment jedenfalls nichts, wo ich sagen würde, da hängen wir komplett fest. Das läuft alles ganz gut.

Wir haben übrigens in diesen Zeitplänen, wenn Sie die sehen, sehr lange Zeiträume für die Realisierung und die Verhandlungen der Finanzierung eingeplant. Wir haben bisher noch keine Baufinanzierung. Wir reden immer noch über Planung. Das heißt, da muss mit dem Bund über GVFG und andere Finanzierungsinstrumente geredet werden. Da sind sehr lange Zeiträume drin. Sollte es politisch einfachere Lösungen geben, dann lassen sich viele Projekte durchaus ein bisschen straffen, aber wir bleiben natürlich bei diesen Zeitplänen, weil wir ein Risiko beim Thema Ausschreibung haben. Wir haben auch heute schon häufiger Ausschreibungen, wo sich gar keine Firmen erst mal bei der Planung, aber später auch beim Bau bewerben, weil sie alle vollständig ausgelastet sind und gar kein Interesse an weiteren Aufträgen haben. So weit sind wir an der Stelle schon. Das ist ein Risiko, mit dem wir leben müssen.

Herr Machulik hatte nach der Siemensbahn gefragt. – Ja, natürlich! Das war eine meiner ersten Ansagen. Ich möchte nicht, dass irgendein Pfeiler der Rudolf-Wissell-Brücke direkt auf der Trasse der Siemensbahn steht, weil man nicht daran gedacht hat. Wir sind eng im Gespräch, unser Projekt und die DEGES. Da muss ich mich nicht beschweren. Das läuft alles gut.

Die Spreebrücke mit dem Anschluss an den Ring und der Ausbau des Bahnhofs Jungfernheide sind die wirklich großen Brocken der Siemensbahn. Der Rest ist Eins-zu-eins-Instandsetzung. Das ist wirklich Neubau, weil da eine neue Situation haben. Da brauchen wir ein Planfeststellungsverfahren, und das ist der kritische Pfad. Das bestimmt unseren ganzen Zeitplan. Wenn wir das nicht hätten, wären wir weit vor 2029 in der Lage, die Strecke in Gang zu setzen, aber das ist der elementare Anteil. Deswegen brauchen Sie keine Sorge zu haben, das ist eingepreist. Unterirdisch planen wir da jetzt gar nichts, sondern wir haben den Auftrag, die Strecke so wieder in Betrieb zu nehmen, wie sie bei der letzten beobachteten Zugfahrt 1980 in Gang war, nämlich entweder auf dem Damm, auf dem Viadukt oder ebenerdig in Gartenfeld.

Sollte es zu einer Fortsetzung kommen, zu der wir eine Studie vorgelegt haben, in Richtung Hakenfelde, gibt es in der Tat nur zwei Varianten. Entweder geht man hinter Siemensstadt in den Keller und unterquert die Gartenfeldinsel oder nach oben und macht das Ganze als Hochbahn. Das ist letztendlich eine stadtplanerische Entscheidung, die man treffen muss, aber das ist nichts, was wir jetzt schon mit einbauen können, denn sonst kommen wir dort sofort in ein neues Planfeststellungsverfahren, und dann, kann ich Ihnen sagen, sind wir nicht mehr bei 2029, sondern bei einem anderen Datum, das leider danach liegt.

Ruhleben, Durchgangsgüterverkehr; in aller gebotenen Kürze: Es gibt sehr wenig Durchgangsgüterverkehr durch Berlin. Das meiste geht tatsächlich über den Berliner Außenring, weshalb ich immer sehr vorsichtig bei zusätzlichen Belastungen des Berliner Außenrings, vor allem des südlichen, mit weiterem Regionalverkehr bin. Wir müssen uns diese Durchlassfähigkeit erhalten. Der Bahnhof Ruhleben ist voll in Betrieb. Wir freuen uns über jeden zusätzlichen Ziel- und Quellgüterverkehr in der Stadt. Ich habe vorhin schon zu den Gemeinschaftsarbeiten mit dem Senat etwas geschildert.

Baummanagement und Tiere im Gleis sind wichtige Themen. Was glauben Sie, was wir für Geld für diese Taubenwagen ausgeben? Sie können die zum Beispiel am Bahnhof Schöneberg sehen. Ich weiß nicht, ob die Zahl der Tauben jetzt wirklich geringer geworden ist, ich kann es nicht beurteilen. Das ist, glaube ich, ein Dauerthema, woran wir miteinander arbeiten. Seien Sie allerdings versichert, dass die meisten Störungen im System nicht durch Tiere hervorgerufen werden, die allergeringsten durch Tauben. Wenn, dann sind es größere Tiere, Kühe haben wir meistens hier nicht, aber wir haben häufig Hunde oder so was auf dem Gleis. Das ist aber tatsächlich eine überschaubare Größenordnung.

Herr Kaas Elias hatte das ganze Thema ETCS angesprochen. Tatsächlich ist das unser Anspruch. Wir wollen das gesamte deutsche Eisenbahnnetz komplett digitalisieren, und zwar – das wäre unser Wunsch – bis 2035. Das ist eine schon fast atemberaubende Zeitschiene. Das bedeutet natürlich auch, dass das gesamte Berliner Netz digitalisiert wird. Das wird die Leistungsfähigkeit erhöhen. Richtig ist auch, was Herr Schaack sagte, dass man dann natürlich das System ETCS auch voll ausreizen muss. Es hat keinen Sinn, nur Level 1 draufzusetzen, das heißt, die Signale vor Ort entfallen, aber man hat dieselben Blockabstände. Nein, das muss man dann tatsächlich so machen, dass es leistungsfähig ist.

Auch dazu bitte eine Bemerkung: Das wird die Leistungsfähigkeit des Knotens erhöhen, aber am Ende bestimmt sich in einem solchen System die Leistungsfähigkeit auch durch die Fahrgastwechselzeiten auf den Bahnhöfen. Das dürfen wir nicht vergessen. Selbst wenn wir im Sechzigsekundentakt die Züge über die Stadtbahn schieben könnten, steigen die Leute gar nicht so schnell ein und aus. Bei den heute vorgesehenen Sicherheitsvorschriften mit ausfahrbaren Trittstufen, mit Türen, die erst geschlossen werden, wenn alles ganz gesichert ist, kriegen wir solche Zugfolgezeiten wie mal in Steinzeiten, als man viel Personal auf dem Bahnsteig hatte, die Tür nicht zuging und der Zug trotzdem losfuhr, nicht mehr hin. Die Sicherheitsphilosophie ist also eine andere. Das sollte man auch berücksichtigen.

Zur Elektrifizierung des südlichen Berliner Innenrings: Ich habe schon gesagt, ganz wichtig für die Zukunft. Ob das ohne Planfeststellungsverfahren laufen kann, dazu fehlen uns noch die Erfahrungen mit den neuen Planungsbeschleunigungen. Es sind ja auch wieder neue Planungsbeschleunigungen vom Bund aus in der Überlegung. Lassen Sie uns da noch ein Stück weit abwarten! Ich würde mich wundern, wenn das innerhalb des städtischen Gebiets so ginge. Schauen wir mal! Wir sollten das auf jeden Fall auf der Agenda behalten.

Herr Ronneburg hatte nach der Nahverkehrstangente und der Vision für die Region sowie dem Vorlaufkehr Stammbahn gefragt. Die Frage zum Vorlaufverkehr Stammbahn muss, glaube ich, eher der Senat beantworten. Ich wäre sofort dabei, das wissen Sie ja. Ich halte es einfach für ein gutes Zeichen. Das wird verkehrlich sicherlich nicht die Welt retten, aber es wäre ein gutes Zeichen, dass hier in i2030 etwas passiert und wir für den Kunden etwas nutz-

bar machen können. Die Vision für die Region ist sicherlich eher eine verkehrspolitische. Ich würde als Eisenbahner sagen, der Knoten Berlin ist schon eine tolle Gesamtanlage. Wir müssen ihn noch weiter optimieren und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Menschen in diesem Großraum, in der Metropolregion, ihr Auto schlicht und ergreifend abschaffen können, weil sie es gar nicht mehr brauchen, weil ihnen kein vernünftiger Nutzungsfall mehr dafür einfällt, weil sie alles mit dem öffentlichen Nahverkehr abarbeiten können. Das ist sicherlich noch ein etwas längerer Weg, aber einer, den wir jetzt eingeschlagen haben und an dem wir als Deutsche Bahn gerne mitwirken wollen. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Jetzt habe ich noch mal eine Frage an den Senat. Wir könnten jetzt maximal zehn Minuten überziehen. Dann wäre die Frage, ob es noch eine zweite Runde geben muss. Gibt es Bedarf für eine zweite Runde? – Es gibt keinen Bedarf. Gut! Dann könnten wir jetzt so verfahren, dass die Senatsverwaltung ausführen kann, sie hat das letzte Wort. Wir würden dann so langsam das Ende der Anhörung einleiten. – Bitte schön, Frau Staatssekretärin!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Vielen Dank! – Natürlich möchte ich nicht das letzte Wort haben, gerade nicht im Mobilitätsausschuss. Ich versuche aber, mich jetzt noch mal auf all die Punkte, zu denen wir als Senat direkt angesprochen wurden, zu konzentrieren. Herr Wustrow sitzt neben mir und kann gerne auch noch in ein paar Details gehen, aber so, dass wir in den zehn Minuten bleiben.

Ganz am Anfang kam das Thema Heidekrautbahn auf. Bei der Stammstrecke der Heidekrautbahn ist es so, dass wir uns nun in der Entwurfsplanung vor dem Abschluss befinden. Der nächste Schritt wäre dann, circa ab 2024 das Thema Planfeststellungsverfahren zu beschreiben. Insofern ist das – es kam als Frage auf, wo wir stehen – aus unserer Sicht erst mal im guten Werden.

Ansonsten zu den beiden Systementscheiden: Ich glaube, wir teilen ein bisschen das Aufatmen, dass diese Entscheidungen nun so gefällt sind. Wir sind als Berliner Senat allen Projektpartnern dankbar, dass das so gelungen ist, vor allem auch dem Land Brandenburg, aber genauso auch der DB und dem VBB. Ich glaube, wir haben jetzt eine gute Grundlage, um weiterzumachen. Es ist aber gleichwohl so, dass es dort natürlich Verzögerungen gab. Umso wichtiger ist, dass wir jetzt die Kräfte konzentrieren und schnell weitermachen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, noch mal darauf hinzuweisen, dass wir neben den Systementscheiden auch intensiv daran arbeiten, die Projekte, die sich noch in der Leistungsphase 1 befinden, in die Leistungsphase 2 zu bekommen und mit einer Finanzierung entsprechend abzusichern. Das umfasst zum Beispiel den Abschnitt Nordbahn beim Korridor Heidekrautbahn. Ich gehe jetzt nicht alles noch mal im Einzelnen durch, aber zum Beispiel auch die dritte Tranche von unseren gesamten Entwicklungsprojekten S-Bahn befindet sich jetzt in der Abstimmung und soll, wenn alles gut läuft, bis Ende 2022 gezeichnet werden. Es kamen ja ein paar Hinweise, das umfasse vielfach auch den zweigleisigen Ausbau, insofern ist das auch wichtig.

Zu dem Systementscheid an sich würde ich jetzt nichts mehr sagen. Das würde ich an der Stelle ein bisschen abkürzen, gerne aber noch auf Projekte eingehen, die außerhalb von i2030 durchaus laufen. Nur weil ein Projekt nicht in i2030 drin ist, heißt es nicht, dass wir es nicht

genauso intensiv angehen müssen. Das sind zum Beispiel die angesprochene S 21, die Ostbahn, der südliche Teil der Nahverkehrstangente und weitere Themen. Manche Projekte sind schlicht und ergreifend deshalb nicht drin, weil sie keinen in dem Sinne grenzüberschreitenden Effekt haben, also zwischen Berlin und Brandenburg. Sie wurden deshalb nicht primär bei i2030 aufgenommen. Das heißt, wie gesagt, nicht, dass wir dort nicht dran sind.

Ich wurde noch mal gebeten, auf den Bahngipfel einzugehen. Das tue ich natürlich sehr gerne. Herr Kaczmarek wird genau deshalb seinen Urlaub am Freitag ein zweites Mal unterbrechen müssen. Wir halten den Zeitpunkt jetzt für sehr gut, denn mit der Grundlage Systementscheid können wir ein paar weitere Themen ansprechen, die wir auch schon vielfach genannt haben. Vor allem sind das die Themen Digitalisierung und Elektrifizierung. Beim Thema Digitalisierung – es ist total richtig, wie Herr Kaczmarek gesagt hat – ist ein weiteres Bauen erforderlich. Digitalisierung heißt an der Stelle leider nicht, dass das per Zauberhand über Nacht passiert. Sie ist aber natürlich entscheidend, um dann die Infrastruktur, die wir zu dem Zeitpunkt haben, nicht zusätzlich noch mal anfassen zu müssen, in dem Sinne, dass wir noch mal weiter ausbauen müssen. Ich habe immer noch die Zahl vor Augen, dass es möglich ist, bis zu 20 Prozent mehr Kapazität im Netz zu schaffen, ohne dass ein zusätzlicher Streckenausbau notwendig ist. Das ist natürlich definitiv ein Punkt, der nicht nur in Berlin, sondern deutschlandweit geprüft wird, auch im Kontext des Deutschlandtaktes. Insofern sind das sicherlich Themen, die beim Bahngipfel angesprochen werden. Gleiches gilt für die Ostbahn, die auch als Thema auf der Tagesordnung steht. Die Ergebnisse kann und möchte ich gar nicht vorwegnehmen. Das werden wir am Freitag besprechen.

Zum Thema Zweigleisigkeit wurde schon von Herrn Kaczmarek einiges gesagt. Die Frage von Herrn Reifschneider zur Verkehrsverlagerung möchte ich noch mal aufgreifen und neben den schon genannten Strecken Spandau–Nauen oder Potsdamer Stammbahn generell die ganzen S-Bahnmaßnahmen als mögliche Verkehrsverlagerung nach oben setzen, weil damit dann engere Takte möglich werden. Das heißt aber nicht, dass die anderen Projekte und Korridore nicht wichtig wären.

Vielleicht noch mal zum Personal, zur Frage von Herrn Ronneburg, im Kontext von i2030: Wir arbeiten mit dem Haushalt jetzt intensiv daran, auch überall Planerkapazitäten auszuweiten, damit vor allem die Strecken, die vorankommen müssen, weiter Fortschritte machen. Denn wir sprechen immer noch über die Planung und nicht über die Realisierung. Ich glaube, wir wollen alle – das eint uns hier, und das finde ich sehr gut – schnellstmöglich in die Umsetzung kommen.

Zu einigen Stellen würde ich jetzt gerne noch, wenn die Zeit reicht – ich glaube, drei Minuten haben wir noch –, kurz an Herrn Wustrow übergeben. Ich hatte mir noch eine Rückfrage zum Thema Wetzlarer Bahn notiert. Ob wir die Projektverzögerung noch mal so intensiv beleuchten müssen, weiß ich nicht. Es kam noch eine Frage zum Karower Kreuz und eine zum Vorlaufbetrieb Wannseebahn. – Herr Wustrow, wenn Sie möchten!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Herr Wustrow, bitte!

Dr. Sören Wustrow (SenUMVK): Dann würde ich kurz das Wort für diese Detailthemen ergreifen. Ich hatte mir noch zwei, drei weitere Punkte im Detail mitgeschrieben. Zu S 2 Nord, EÜ Pölnitzweg wurde gefragt. Das ist tatsächlich in der Abstimmung, wir sind dabei.

Es wird zweigleisig geplant und auch umgesetzt. Die Finanzierung ist noch nicht formalisiert, ist aber so weit abgestimmt, dass wir nach dem Haushaltsbeschluss in diesem Jahr die Finanzierung dort sicherstellen können, sodass gleich zweigleisige Vorleistungen erfolgen und dieser Engpass an der Stelle beseitigt werden kann.

Zum Turmbahnhof Karower Kreuz hatte Herr Kaczmarek schon ausgeführt. Das ist Bestandteil von i2030, in der erweiterten Form mit der Berücksichtigung der Durchbindung der S 75 bis Richtung Schönirlinder Straße und natürlich auch parallel dazu die Durchbindung Regionalverkehr im Außenring und oben Regionalverkehr S-Bahn auf der Stettiner Bahn, sodass dort ein vollständiger Knoten entstehen kann. Wir sind dort am Anfang der Planung. Es dauert also noch eine Weile, bis die Umsetzung erfolgen kann. Einen genauen Zeitplan kann ich im Moment noch nicht nennen.

Ich hatte mir noch eine Frage zur Finanzierung, zur Abstimmung mit Brandenburg notiert. Dazu kann ich auch nur sagen, dass wir in einer engen Abstimmung sind. Wir haben im Moment das Problem, dass der Haushalt noch nicht feststeht, deswegen gibt es von der Berliner Seite gerade eine Unsicherheit. Das Gleiche gilt auch für Brandenburg für die Jahre ab 2023. Dort ist der Haushalt auch in der Aufstellung. Insofern sind wir auf der Fachebene immer in der Abstimmung, was die aktuellen Tendenzen sind, und können konkrete Abstimmungen leider erst dann durchführen, wenn die Haushalte feststehen. Das macht das Ganze in der Finanzierung und Abstimmung nicht einfach, aber wir sind dabei. Es ist sichergestellt, dass die Projekte gemeinsam weiter fortgesetzt und weiter finanziert werden können.

Zum Vorlaufbetrieb Potsdamer Stammbahn auf der Wannseebahn: Die Untersuchung dazu ist Bestandteil des Korridors Potsdamer Stammbahn. Wir haben bislang, weil der Systementscheid gerade erst getroffen wurde, noch keine konkrete Untersuchung dazu veranlassen können. Das wird im Zusammenhang mit den weiteren Planungen erfolgen. Verkehrlich, muss ich gestehen, ist tatsächlich die Einschätzung aus der fachlichen Ebene eher nicht so positiv, deswegen ist noch mal zu prüfen, ob der Aufwand, der dafür betrieben werden muss, gerechtfertigt werden kann. Herr Kaczmarek hat ja deutlich gesagt, dass es ein positives Zeichen wäre, weil das verhältnismäßig schnell aufgebaut werden kann. Für einen Vorlaufbetrieb mit Dieselfahrzeugen oder nicht elektrifizierter Strecke, eingleisig mit einem eingeschränkten Verkehrsangebot bis Zehlendorf oder Steglitz wäre das denkbar. Wie gesagt, das muss noch geprüft werden. Es ist also noch nicht sicher, ob sich das rechnen kann.

Dann hatte ich mir noch einen Punkt, die Trassierung, Studie Nahverkehrstangente, notiert. Die liegt inzwischen vor. Es gibt kleinere Aspekte, wo man sich noch gegenseitig mit der Planung der TVO, also der Straßenplanung, abstimmen muss. Grundsätzlich ist es aber vereinbar. Als nächster Schritt wird jetzt das ganze Thema Fahrplanuntersuchung angegangen, was aus Fahrplansicht an Streckenausbau erforderlich ist, um dann die fachlichen Informationen für einen Systementscheid vorliegen zu haben. Das wird wahrscheinlich bis Ende des nächsten Jahres so weit sein können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay! Vielen Dank für die Stellungnahmen! – Wie wir bereits vereinbart hatten, gibt es keine zweite Runde. Damit sind wir am Ende unserer Anhörung. Ich möchte mich im Namen des Ausschusses ganz herzlich bei allen Anzuhörenden bedanken, dass Sie uns heute mit Ihrer Expertise zur Verfügung standen. Vielen Dank an Herrn Schaack! Vielen Dank an Herrn Steinig! Herr Kaczmarek, auch Ihnen vielen Dank!

Herr Kaczmarek wird uns allerdings noch zum nächsten Tagesordnungspunkt 3 zur Verfügung stehen, wo es um das Thema „Sauberkeit an Bahnhöfen“ gehen wird. Am Ende bleibt mir jetzt nur noch die Frage übrig, ob diese Besprechungspunkte, wie üblich bei einer Anhörung, vertagt werden, bis das Wortprotokoll vorliegt. Ich denke, dazu gibt es ein Einverständnis. – Dann verfahren wir so. Diese beiden Tagesordnungspunkte sind vertagt. – Vielen Dank!

Wie angekündigt, treten wir jetzt in unsere Lüftungspause ein. Wir machen um 11.32 Uhr weiter. Ich unterbreche die Sitzung.

[Lüftungspause 11.17 bis 11.37 Uhr]

Meine Damen und Herren! Wir setzen unsere Sitzung mit etwas Verzögerung fort. Ich bitte darum, zukünftig für ein bisschen mehr Disziplin zu sorgen, damit wir nach der fünfzehnminütigen Lüftungspause pünktlich weitermachen können.

Wir setzen fort mit

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Stellungnahmeersuchen des Hauptausschusses [0015](#)
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 15.11.2021 Rote Mobil
Nummer 0054
S-Bahn PLUS – 4. Quartalsbericht 2021
(wiederkehrender Berichtsauftrag aus der 40. Sitzung
vom 21.11.2018 und aus der 88. Sitzung vom
14.04.2021)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0065](#)
Sauberkeit an Bahnhöfen Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Anhörung

Ich gehe davon aus, dass wir, da wir eine Anhörung machen, wieder ein Wortprotokoll anfertigen lassen. – Ich höre dazu keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so.

Wir begrüßen zu diesem Punkt 3 der Tagesordnung die Anzuhörenden, Herrn Alexander Kaczmarek, der uns jetzt wieder online zugeschaltet beiwohnt, und wir begrüßen jetzt zusätzlich Herrn Daniel Euteneuer, Leiter Regionalbereich Ost von DB Station & Service. Ich stelle dazu fest, dass Sie auch mit dem Vorgehen einverstanden sind, dass wir eine Liveübertragung machen und Bild- und Tonaufnahmen anfertigen. – Das ist so. Vielen Dank!

Hierzu stelle ich zu Tagesordnungspunkt 3 a fest, dass noch kein Entwurf für eine Stellungnahme vorliegt. Ich stelle also noch mal die Frage in den Raum, dass wir diesen Punkt vertagen, weil noch kein Entwurf vorliegt. Wir hatten hierzu in der Sprecher-/innenrunde vereinbart, dass wir nach gutem Brauch so vorgehen, dass die stärkste Fraktion einen Stellungnahmeentwurf für den Ausschuss anfertigt. Wir haben aber heute in Verbindung diese Anhörung insgesamt zu dem Thema „Sauberkeit an Bahnhöfen“, sodass wir heute erst mal diese Anhörung durchführen, um dann in einem späteren Schritt dieses Stellungnahmeersuchen wieder aufzurufen und als Ausschuss etwas zu verfassen.

Beim Tagesordnungspunkt 3 b kann der Besprechungsbedarf natürlich wieder begründet werden. Es ist ein Besprechungspunkt der Koalitionsfraktionen. Möchte eine Vertreterin oder ein Vertreter der Koalitionsfraktionen begründen? – Es gibt gerade Verwirrungen. Machen das die Grünen, oder macht das die SPD? – Herr Machulik, bitte!

Stephan Machulik (SPD): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Es tut mir leid, so eine Lüftungspause kann auch zu leichten Irrungen und Verwirrungen führen. Dementspre-

chend begründe ich jetzt diesen Besprechungspunkt. Wir hatten ja gerade schon in der vorherigen Anhörung die Frage der Sauberkeit der Bahnhöfe kurz gestreift. Es ist uns als Koalition natürlich ein großes Anliegen, wie dort derzeit der Stand ist, welche Qualität man sich vorgenommen hat, zukünftig an den Bahnhöfen zu gestalten, um das Gefühl für die Reisenden zu erhöhen, was die Sauberkeit angeht, nicht nur in Bezug auf die Vermüllung auf den Bahnhöfen selber, sondern auch die Vermüllung in den Gleisanlagen sowie in den Bereichen vor den Bahnhöfen. Deswegen wollten wir das heute gerne mal in der Form haben und freuen uns auf die Ausführungen durch die Beteiligten in der Anhörung.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank für die Begründung! – Dann kommen wir zur Anhörung. Ich möchte den Anzuhörenden erst einmal das Wort geben und sie bitten, ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf fünf Minuten zu beschränken. Ich kündige jetzt schon an, dass ich diesmal etwas strenger sein werde, weil wir noch einen weiteren Tagesordnungspunkt haben und das heute möglichst im Zeitrahmen schaffen sollten. Deswegen würde ich zunächst Herrn Kaczmarek das Wort geben, danach Herrn Euteneuer, wie gesagt, für fünf Minuten. Im Anschluss kommt wieder die Beratungsrunde der Fraktionen, und am Ende gibt es noch mal die Möglichkeit für den Senat, Stellung zu beziehen. – Herr Kaczmarek, Sie haben das Wort, bitte schön!

Alexander Kaczmarek (DB AG) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich werde schon in meinem eigenen Interesse, der Urlaubszeit, hier nicht überdehnen. Ich würde die Details gerne Herrn Euteneuer überlassen, der der neue Regionalchef bei Station & Service ist und sich bei der Gelegenheit gleich hier vorstellen kann.

Ein Punkt ist mir aber wichtig, und ich bin Herrn Machulik dankbar, dass er das so angesprochen hat. Wir reden jetzt nicht in erster Linie von der Sauberkeit auf den Bahnsteigen und in den Stationen. Dazu haben wir einiges zu sagen, ich glaube, der Standard ist dort recht gut. Wir haben ein massives Vermüllungsproblem an unseren Gleisanlagen, an Dämmen, in Einschnitten, im Bahnhofsbereich und außerhalb des Bahnhofsbereichs. Als alter Neuköllner darf ich vielleicht sagen, dass der Bahnhof Hermannstraße zum Beispiel ein unfassbarer Hotspot ist, wo der Müll sich stapelt. Wir haben dort ein massives Problem, das aber, glaube ich, nicht ein Problem ist, das die Bahn alleine lösen kann, weil all diese Reinigungen im Gleisbereich immer eine Sperrung des S-Bahnverkehrs erfordern. Ich muss Ihnen nicht erzählen, was das bedeutet. Im Moment haben wir keinen sogenannten Staubsaugerzug zur Verfügung. Der ist gerade in der Ausschreibung, und es gestaltet sich ausgesprochen schwierig, ein solches Fahrzeug, was eine Einzelanfertigung ist, am Markt zu bekommen. Andere Städte haben das Problem offensichtlich nicht. Wir sind da so ein bisschen allein auf weiter Flur.

Ich glaube, wir müssen mal mit einer gesamtgesellschaftlichen Initiative an das Thema herangehen. Wenn Sie sich so etwas angucken wie das Umfeld der Hermannstraße, wo der Müll in ganzen Säcken unter der Straßenbrücke entsorgt wird und wo der Müll, der auf der Hermannstraßenbrücke einfach weggeworfen wird, ins Gleis weht. Wenn der Müll oben abgeräumt würde, wäre das die einfachere und billigere Angelegenheit. Im Gleisbereich ist es aus Sicherheitsgründen erst mal sehr schwierig, den Müll wegzukriegen. Wir haben auch die Situation, dass ganze Wohnungseinrichtungen einschließlich Waschmaschinen, Sofas etc. über den Einschnitt gekippt werden und bei uns landen. Die Frage ist, wie wir so etwas in den Griff bekommen. Es ist offenkundig, dass wir nicht pausenlos die Strecke sperren können, um solche Reinigungen durchzuführen. Der Anblick ist natürlich auch für uns unbefriedigend.

Ich persönlich hatte schon mehrere Gespräche mit Verantwortlichen aus der Senatsverwaltung und mit politischen Würdenträgern darüber, wie wir das in den Griff bekommen. Am Ende sind wir noch zu keiner Lösung gekommen. Es geht um bauliche Möglichkeiten auf den Brücken. Es gäbe natürlich die Möglichkeit, auf den Brücken selber häufiger zu reinigen. Es gäbe auch andere Überlegungen. Ich will dem gar nicht vorgreifen. Ich glaube bloß, wir müssen gemeinsam an das Thema heran. Es wäre schlecht, uns damit alleinzulassen, weil wir letztendlich immer die teuerste Methode der Entsorgung von Sperrmüll und Ähnlichem wählen müssen, mit Gleissperrungen und allem Drum und Dran. Wir werden uns an entsprechenden Kosten für dieses Jahr schon wieder der Million nähern. Es ist seit Jahren ein Anstieg dieses Phänomens zu beobachten.

Vielleicht noch als Anmerkung: Es ist offensichtlich schwierig in einer Stadt, die über 50 Prozent Nichtautofahrer hat, eine kostenfreie Sperrmüllentsorgung nur in den BSR-Punkten anzubieten. Wie kommt man mit seinem alten Sofa dorthin? Vielleicht ist es dem einen oder anderen dann doch lieber, es einfach bei uns in den S-Bahngraben zu schmeißen. Möglicherweise gäbe es dafür auch Lösungen, die man mal gesamtgesellschaftlich betrachten müsste. Es ist also eine schwierige Aufgabe, leider eine spezielle Berliner Aufgabe, muss man so sagen. Ich kenne das aus München oder anderen Städten in dieser Konsequenz nicht. Vielleicht könnten wir uns tatsächlich mal auf der politischen Ebene zusammensetzen, um eine Lösung zu finden.

Zu den konkreten Maßnahmen von Station & Service kann Herr Euteneuer jetzt besser Auskunft geben. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Das war unter fünf Minuten, vielen Dank! – Herr Euteneuer, Sie haben jetzt das Wort. Herzlich willkommen in unserem Ausschuss! – Bitte schön!

Daniel Euteneuer (DB Station & Service): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Einladung! – Ich bin heute eingeladen worden, um kurz auf das Thema „Sauberkeit an Bahnhöfen“, auch mit dem Schwerpunkt Gleisreinigung, einzugehen. Herr Kaczmarek hat schon viel dazu ausgeführt. Ich würde ein bisschen versuchen, in die Tiefe zu gehen und die fünf Minuten einzuhalten. Die Problemschwerpunkte hat Herr Kaczmarek schon angesprochen. Neben der Hermannstraße sind auch Warschauer Straße, Ostkreuz und auch die Bahnhöfe der südlichen und nördlichen Ringbahn von dieser Problematik betroffen. Herr Kaczmarek sagte schon, es ist ein gesellschaftliches Thema. Wir wünschen uns dazu einen gemeinsamen Angang zwischen der DB und dem Land Berlin.

Zum Status quo vielleicht einige Worte: Wir geben im Jahr 500 000 Euro für die Gleisreinigung aus. Das ist ein Betrag, der über die letzten Jahre sehr konstant gehalten wird. Wir sehen, dass das einfach erforderlich ist. Für die Reinigung insgesamt – vielleicht ist die Zahl für Sie auch interessant – geben wir als DB in Berlin über 15 Millionen Euro im Jahr aus, um unsere Bahnhöfe und Verkehrsstationen sauber zu halten.

Was die Gleisreinigung betrifft, vielleicht ein kurzer Rückblick in das Jahr 2022: Bis heute haben wir 21 Stationen gereinigt. Prioritär sind hier die eben genannten und die Stationen des S-Bahnringes und innerhalb des S-Bahnringes. Die haben die höchste Priorität bei der Reini-

gung. Wir werden bis Ende des Jahres wahrscheinlich 50 bis 60 Stationen reinigen. Das ist weniger als in den Vorjahren. Herr Kaczmarek sprach bereits an, dass der sogenannte Wiebe-Zug – der Gleisreinigungszug, der früher eingesetzt wurde – leider nicht mehr zur Verfügung steht. Er ist technisch abgängig, kann nicht mehr repariert werden. Wir befinden uns in einer europaweiten Ausschreibung für eine Neubeschaffung. Da das Berliner Eisenbahnnetz sehr speziell ist – mit Oberleitung, Stromschiene, Sie kennen das alles –, ist hier eine Einzelanfertigung erforderlich. Wir werden erst 2026 mit einem Neufahrzeug rechnen. Das ist auch für uns sehr bedauerlich. Das heutige Produktionskonzept sieht nicht mehr vor, dass ein Zug einfach über die Gleise fährt und den Unrat praktisch aufsaugt, sondern wir müssen in einer Art Mischbetrieb vorgehen. Wir haben ein Vac-Mobil [phonet.] – vielleicht kennen Sie das aus der kommunalen Reinigung –, das ist ein kleiner Anhänger mit Saugrüssel. Damit können Feinstpartikel wie Korken, Zigaretten und Ähnliches aus den Gleisen gesaugt werden. Für die Grobreinigung, wenn Flaschen, Stöcke, schwerere Dinge etc. drin liegen, muss das manuell gemacht werden. Sie wissen vielleicht auch, dass, wenn sich jemand ins Gleis begibt, Sperren erforderlich sind und der Strom abzuschalten ist. Deshalb ist dieser Prozess unheimlich aufwendig. Sie kriegen für das Geld, das zur Verfügung steht, nicht so viele Stationen gereinigt, wie das in der Vergangenheit der Fall war und in Zukunft auch wieder der Fall sein wird.

Trotzdem, auch wenn dies ein großes Ärgernis ist, habe ich ein paar Vergleichszahlen mitgebracht. Wir als DB und als DB Station & Service AG – der Betreiber der Personenbahnhöfe – führen deutschlandweit regelmäßige Kundenzufriedenheitsumfragen durch. Berlin schneidet hier, was das Thema Sauberkeit betrifft, als Metropolregion tatsächlich am besten ab, liegt über dem Schnitt der Bahnhöfe, liegt fast auf dem Niveau von München, was ein ganz kleines bisschen besser ist und liegt deutlich über dem Niveau beispielsweise von Frankfurt und Köln. Das zeigt aus unserer Sicht also, dass das Thema Reinigung vom Grundsatz her Früchte trägt, wie unser Produktionskonzept ist, auch an den Verkehrsstationen. Es ist ja nicht nur die Vermüllung im Gleis, es ist auch die Sauberkeit am Bahnsteig und im Bereich des Empfangsgebäudes. – So viel zu diesem Thema.

Wir sehen es auch als gesellschaftliche Herausforderung. Es ist eben nicht nur die Reinigung des Bahnhofs auf der einen Seite, auch das Bahnhofsumfeld ist zu betrachten. Auch dazu wurde eben schon ausgeführt. In den Zufahrtbereichen sehen wir immer wieder Einkaufswagen, E-Scooter, Fahrräder, Matratzen, Sofas und Ähnliches liegen, was zu den erhöhten Kosten führt, die Herr Kaczmarek ansprach. Genauso ärgerlich sind aber auch Themen wie eine starke Graffitiverschmutzung im Bahnhofsumfeld, die dann wieder eine Überschlagswirkung auf unsere Verkehrsstationen hat. Die Obdachlosensituation ist natürlich für uns als Bahnhofsbetreiber auch schwierig. Es gibt einzelne bezirksweite Initiativen, die aber nicht gesamt koordiniert für Berlin stattfinden, sodass es immer wieder Verlagerungen der Hotspots gibt. Auch das Thema Fahrräder und Scooter im Bahnhofsumfeld sorgt dafür, dass es dort unordentlich aussieht. Wir wünschen uns auch hierzu einen gemeinsamen Angang.

Mit meinen letzten Worten würde ich gerne einen kleinen Ausblick dazu geben, was wir gemeinsam machen können. Wir wünschen uns eine gemeinsame, bezirksübergreifende Umfeldentwicklung zu den Themenkomplexen, die ich eben kurz angerissen habe. Wir wünschen uns einen Angang zur Obdachlosensituation. Wir wünschen uns auch politische Möglichkeiten, das Thema Reinigung weiter zu unterstützen und zu finanzieren, möglicherweise durch Aufstockungen des ABB-Budgets. Als Viertes wünschen wir uns eine gemeinsame Kampag-

ne, um auf die Problematik der Vermüllung aufmerksam zu machen, die durch die Berlinerinnen und Berliner, aber auch durch Touristen, begangen wird. Das sind die Punkte, die ich dazu vortragen möchte. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Euteneuer! – Das war auf den Punkt, würde ich sagen. Wir kommen jetzt in die Runde der Aussprache unter den Abgeordneten. Wir haben zunächst Herrn Reifschneider, Herrn Lindemann und Frau Lerch. In dieser Reihenfolge gehen wir jetzt vor. – Herr Reifschneider hat das Wort!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die beiden Vortragenden! Das war schon mal ganz instruktiv, auch mit dem Zeitverweis auf 2026, wenn das neue Fahrzeug kommt. Am Ende können wir uns alle einig sein, dass die Vermüllung des öffentlichen Raumes ein gesamtgesellschaftliches Problem ist. Das betrifft ja nicht nur die Bahnhöfe, sondern auch alle möglichen Grünanlagen, aber auch die Straßen, was da alles an Unrat abgestellt wird, zu verschenken ist oder einfach nur gedankenlos hingeschmissen wird. Trotzdem können wir vor dieser Situation nicht einfach kapitulieren und einmal die Gesellschaft umerziehen und hoffen, dass es dann besser wird, sondern wir müssen immer konkrete Lösungen für konkrete Situationen finden.

Zu den Bahnhöfen: Wo Müll liegt, kommt schnell neuer Müll dazu, deswegen ist die Reinigung der Gleisbettanlagen wichtig. Ich finde die Bahnsteige selbst, in meiner Wahrnehmung und was ich aus meinem Umfeld höre, eigentlich in Ordnung. Da ist mal der eine oder andere Mülleimer zu voll, aber das passiert einfach. Ich finde, die Bahn macht einen guten Job. Wenn es um Graffiti und andere Eddingschmierereien geht, ist klar, dass die immer ein paar Wochen da sind, wenn sie auftreten, und sie fördern vielleicht auch die Nachahmung. Im Wesentlichen geht es aber um das Gleisbett. Mit einer Erhöhung der Reinigung werden Sie das vielleicht hinbekommen. Das kostet aber. Die andere Frage ist ja – wir wollen ja das Verursacherprinzip fördern –: Wie oft kommt es vor, dass Sie Menschen auf frischer Tat ertappen und denen irgendeine Form von Bußgeld weitergeben können? Denn ganz ohne das Gefühl, dass man erwischt werden könnte, wenn man Unrechtmäßiges tut, werden wir das Complianceverhalten nicht erreichen. Mich würde interessieren, wie Sie entweder im Rahmen Ihres Hausrechts agieren oder mit der Polizei und den Ordnungsämtern zusammenarbeiten und wie intensiv das betrieben wird.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Herr Lindemann an der Reihe. – Bitte schön!

Gunnar Lindemann (AfD): Herzlichen Dank auch für Ihre Vorträge! Es sind einige Fragen offengeblieben. Herr Euteneuer, Sie haben gesagt, innerhalb des S-Bahnringes hat Priorität. Mich würde interessieren, warum. Warum hat außerhalb des S-Bahnringes keine Priorität? Sind das Menschen zweiter Klasse, die außerhalb des S-Bahnringes wohnen? Es erschließt sich mir nicht so wirklich, warum das nicht sein soll.

Das Nächste: Sie sagen, für die Gleisreinigung müssen Sie die Gleise bei der S-Bahn sperren. Nachts fährt die S-Bahn aber nicht, auf jeden Fall von eins bis vier nicht. Es sind drei Stunden Zeit. Warum kann man Gleisreinigungen nicht in den Nachtstunden machen – vielleicht wird das ja auch schon gemacht –, wenn keine S-Bahn fährt? Dann braucht man nichts zu sperren.

Die nächste Sache ist das mit den Tätern. Klar ermitteln Sie Täter, und die meisten Bahnhöfe werden natürlich kameraüberwacht. Wie effizient ist die Kameraüberwachung bei der Ermittlung der Täter? Ist gerade bei den hier angesprochenen Hotspots Hermannstraße, Ostkreuz, Warschauer Straße die Kameraüberwachung effektiv ausgestattet? Werden die Kameras live verfolgt, sodass man sofort sehen kann, wenn dort jemand sein Sofa abkippt, und sofort agieren könnte? Führt das zur Erfassung von Tätern und zur Bestrafung der Täter?

Man müsste mehr Personal auch außerhalb des S-Bahnringes an den Stationen, an den Bahnhöfen bereitstellen, die dort regelmäßig ihren Dienst tun. Denn jeder Bahnhof, auf dem Personal läuft – ein Mensch, den man sieht –, schreckt vor Vermüllung ab. Das schützt natürlich auch, und es wäre eine Präventivmaßnahme, mehr Personal einzustellen, gerade auch außerhalb des S-Bahnringes. Innerhalb des S-Bahnringes ist ja teilweise an vielen Stationen schon Personal, aber außerhalb des S-Bahnringes ist so gut wie kein Personal. Da könnte man durchaus aktiv werden.

Das Graffitiproblem haben Sie kurz angesprochen. Wenn ich mir den S-Bahnhof Ahrensfelde angucke – ich hatte vorhin Herrn Kaczmarek schon gefragt und keine Antwort bekommen –, ist der Bahnhof seit 30 Jahren mit Graffiti verschmiert und vermüllt. Ist beim S-Bahnhof Ahrensfelde beabsichtigt, etwas zu machen? Wenn ja, wann wird dort etwas gemacht?

Noch etwas, was jetzt nicht so ganz mit dem Müll, aber mit den Stationen zu tun hat: Insbesondere vor dem Hauptbahnhof fällt mir regelmäßig auf, dass dort Menschen gewisse Obdachlosenzeitungen aggressiv verkaufen und Fahrgäste ganz aggressiv ansprechen und anbeteln. Ich hatte dazu schon mal schriftliche Anfragen gestellt. Das geht nicht seit einem Tag so, sondern schon seit mehreren Jahren. Warum unternimmt die Bahn nichts dagegen? Das gehört ja auch zum Sicherheits- und Sauberkeitsgefühl. Sie haben ja das 3-S-Konzept: Sicherheit, Service, Sauberkeit. Warum wird gerade am Hauptbahnhof nichts unternommen, jedenfalls gefühlt nichts unternommen? Die sind so gut wie jeden Tag dort, jedenfalls, wenn ich dort vorbeikomme. – Das war es erst mal. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Jetzt ist Frau Lerch an der Reihe. – Bitte schön!

Nina Lerch (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Vortragenden! Mich würde noch etwas in Sachen Müll interessieren. Gerade am Bahnhof Ostkreuz ist mir letztes noch mal sehr aufgefallen, dass der Müll im Grunde genau hinter dem Geländer landet, wo der Bahnsteig aufhört. Gibt es schon irgendwelche Pilotprojekte, Versuche, an den Stellen, wo der Müll scheinbar weggeworfen wird, wo aber kein Müllbehälter ist, Dinge auszuprobieren, um das vorher einzufangen? Gibt es, wie Sie von den Brücken berichtet haben, bauliche Beispiele, dass man eine Art Dachverlängerung an der Brücke anbringt, damit der Müll dort nicht runtergeschmissen werden kann? Haben Sie so etwas woanders schon mal beobachtet, oder ist das baulich vielleicht gar nicht möglich? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Lerch! – Wir sind jetzt bei Herrn Kaas Elias gelandet. Herr Friederici kann sich schon mal vorbereiten. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich hätte noch mal die Frage, anschließend an Frau Lerch, welche Präventionsprojekte die DB durchführt, um die Vermül-

lung zu stoppen. Das Phänomen, wie Sie es richtigerweise beschrieben haben, ist ja leider in der gesamten Stadt vorzufinden.

Die zweite Frage schließt sich daran an: Jetzt ist der S-Bahnzug, der die Saugreinigung auf dem Gleisbett macht, nicht mehr betriebsfähig. Welche Zwischenlösung haben Sie? Kann man diese künftig zusätzlich einsetzen, um verstärkt gegen die Vermüllung vorgehen zu können?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Herr Friederici, bitte!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte beiden Anzuhörenden, Herrn Kaczmarek und Herrn Euteneuer, ausdrücklich für ihren Vortrag danken, ihnen vor allen Dingen auch für die stetigen Bemühungen danken – die Kritik, die von einer Oppositionsfraktion geäußert wurde, sollte hier nicht stehenbleiben –, die die Deutsche Bahn und die S-Bahn in Berlin anstreben, um unsere Bahnhöfe sauber zu halten und die Zustände zu verbessern. Ich möchte nach meiner rein subjektiven Meinung sagen – das hat nicht nur etwas mit Corona zu tun –, dass sich die Verhältnisse in weiten Teilen verbessert haben.

Zweitens: Ich habe eine konkrete Frage an die Deutsche Bahn. Wir haben solche Zustände wie Vermüllung, Verwahrlosung, Graffitischmierereien auch an anderen Orten in Deutschland. Es gibt aber auch Orte, Bahnhöfe, wo es besser wurde. Die gibt es wahrscheinlich auch in Berlin. Aber wo es das in Deutschland gibt, wäre das nicht vielleicht möglich und übertragbar auf Modellbahnhöfe hier, zum Beispiel, haben wir gehört, in Neukölln, Hermannstraße, wo man ein solches Modellprojekt, übertragen aus dem, was man in Deutschland an einem anderen Ort erlebt hat, vielleicht versucht zu implementieren. Vielleicht gibt es ja Möglichkeiten in anderen Städten, wo das erfolgreich gelungen ist. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Friederici! – Jetzt habe ich mich auf die Liste gesetzt.

Kristian Ronneburg (LINKE): Erst mal möchte ich auch den Anzuhörenden danken. Ich habe eine konkrete Nachfrage an Herrn Euteneuer. Wir müssen uns jetzt mit der Situation auseinandersetzen – Sie vor allem, aber auch wir –, dass ein entsprechendes neues Reinigungsfahrzeug besorgt werden muss. Mir ist die Genese des Ganzen nicht ganz vor Augen. Ihr Vortrag wirkte auf mich so, als ob es ein bisschen ein Überraschungseffekt gewesen wäre, dass dieses Fahrzeug nicht mehr einsatzfähig ist und die Bahn nun vor der Situation steht, in dieses aufwendige Ausschreibungsverfahren zu gehen vor dem Hintergrund, dass diese Fahrzeuge Einzelanfertigungen sind und wir jetzt vor einem sehr langen Zeithorizont stehen, bis ein solches Fahrzeug wieder zur Verfügung steht. Mich würde noch mal die Genese interessieren, wie das zustande kommen konnte und wie das in Zukunft verhindert werden kann, damit es nicht eine so lange Zeit des Mangels an entsprechenden Reinigungsfahrzeugen gibt.

Dann möchte auf jeden Fall den Ansatz unterstützen – und das wäre auch meine Frage an die Senatsverwaltung –, hier insgesamt ein Berliner Projekt als breites Bündnis auf die Beine zu stellen, als da wären der Senat, die Verkehrsunternehmen und die Bezirke als Straßenbaulastträger, die doch auch noch einigen Anteil am Thema Sauberkeit im Umfeld von Bahnhöfen haben, und eine konzertierte Strategie zu entwickeln. Ich kann den Ansatz nachvollziehen, denn offenbar gibt es hier an Hotspots strukturelle Probleme, und die werden nicht abgestellt werden können, indem alle einzeln etwas in ihrem Bereich machen, sondern es braucht eine abgestimmte Strategie. Ich will nur noch mal darauf hinweisen: Es gibt ja bereits Ansätze wie das Programm „Saubere Stadt“, oder es gibt Tage, an denen die Menschen auch an Hotspots den Sperrmüll abliefern können. Das machen ja einige Bezirke sehr rege, auch mit Landesmitteln, dass sie gemeinsam mit der BSR solche Sperrmülltage organisieren. Es macht natürlich durchaus Sinn, diese Hotspots dann auch in die Planungen miteinzubeziehen. Ich glaube, wenn man eine solche abgestimmte Strategie über mehrere Jahre verfolgt, dann können sich auch einige Veränderungen zum Positiven ergeben. Da kann ich Herrn Friederici nur beipflichten. Ich glaube, wir müssen das an Hotspots ausprobieren und da wirklich dranbleiben, damit sich am Ende auch ein nachhaltiger Effekt zeigt und wir nicht in dieses Kleinklein da verfallen. Das Thema Sauberkeit ist ein außerordentlich ernstes Thema. Wir haben gerade das 9-Euro-Ticket und reden auch davon, dass wir ein attraktives Umfeld für die Menschen schaffen wollen, damit sie auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, und da ist natürlich die Qualität – und dazu gehört die Sauberkeit – ganz vorne. Ich möchte die Deutsche Bahn in ihren Bemühungen weiter unterstützen und denke, dass es ein gutes Projekt für uns alle wäre, konzertiert an dieses Thema heranzugehen. – Damit bin ich am Ende meines Vortrags.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Wir kommen jetzt zu den Antworten, erst einmal wieder durch unsere Anzuhörenden. Das wäre jetzt zunächst Herr Euteneuer, dann Herr Kaczmarek, und dann kommen wir zum Senat. – Bitte schön!

Daniel Euteneuer (DB Station & Service): Sehr gerne! Ich versuche, mich auch hier kurz zu fassen. Zunächst freue ich mich, dass hier grundsätzlich anerkannt wird, dass die Deutsche Bahn hier große Bemühungen zeigt und wir insgesamt – ich zitiere – einen guten Job machen.

Was das Thema „Menschen auf frischer Tat ertappen“ betrifft und die Nutzung von Videotechnik zur Erkenntnis, ist es so, dass unser Personal sehr erkenntlich gestaltet ist. Sie sind in der Unternehmensbekleidung erkennbar. DB Sicherheit, die neben der DB Station & Service auch Hausrecht genießt bei uns, ist mit Markierungswesten ausgerüstet, und die Frage der ertappbarkeit auf frischer Tat ist natürlich schwierig. Wenn Sie neben einem Polizisten stehen an der Ampel, und die ist rot, laufen Sie auch nicht drüber, und genauso wird es im Bereich der Vermüllung auch sein, dass Sie nicht gerade die Flasche reinwerfen, wenn Eisenbahnpersonal erkennbar neben Ihnen steht. Darauf wird schon geachtet. Außerdem stellt sich natürlich die Frage, wie wir als Privatunternehmen eine Sanktionierung dieser Taten vornehmen sollen. Natürlich gibt es im Bereich unserer Hausordnung entsprechende Passagen, dass man dann auf dem Zivilwege zu einer Kostenbeteiligung aufgefordert wird, aber diese Themen sind sehr aufwendig und langwierig, und deshalb erfolgt das auch nur in geringem Maße. Wenn etwas auf frischer Tat passiert – habe ich schon selbst gesehen –, dann wird in der Regel eine Ermahnung ausgesprochen für diese Thematik, oder es wird eine Hausrechtsmaßnahme eingeleitet, ein Verweis ausgesprochen, und dann werden unsere Reinigungskräfte benachrichtigt, dass diese Verschmutzungen beseitigt werden. Also das ist der Regelfall, der hier so passiert.

Die Frage innerhalb des S-Bahnringes höchste Priorität, außerhalb des S-Bahnringes keine Priorität – das habe ich nicht gesagt, weil Priorität beschreibt, was zuerst gemacht wird. Das heißt nicht, dass die Bereiche außerhalb des Ringes nicht gemacht werden. Wir sind mit unserem Personal natürlich im gesamten Bahnnetz in Berlin unterwegs, und wenn wir da große Verschmutzungen erkennen, werden wir auch von uns die Beauftragung vornehmen, dass die beseitigt werden. Es ist auch so, dass wir immer wieder Beschwerden von Kunden bekommen, und wenn sich die als real erweisen, es also wirklich ein unhaltbarer Zustand ist, werden wir auch sofort aktiv und gehen dagegen vor.

Was das Thema Gleissperrungen auch in den Nachtstunden betrifft: Ja, vom Grundsatz her gibt es die Betriebspause, in der das gemacht werden kann. Es geht hier nicht um eine Gleissperrung im eigentlichen Sinn, sondern darum, den Strom losschalten zu müssen. Das ist ein größerer Aufwand, der mehrere Stellen im Konzern betrifft, die das umsetzen müssen. Darüber hinaus haben Sie in den Nachtstunden die Frage der Beleuchtung, die nicht so gegeben ist wie in den Tagstunden. Sie können zwar am Gleis entsprechende Beleuchtungen anbringen und das ausleuchten, trotzdem ist das sicherlich nicht so effektiv, als wenn Sie es in den Tagstunden machen. In den Tagstunden versuchen wir möglichst, Sperrungen u. Ä. zu vermeiden, sondern diese Maßnahmen zu verknüpfen mit Baumaßnahmen, die ohnehin vorgesehen sind, und wenn ohnehin Sperrungen vorgesehen sind, dann parallel die Gleisreinigung zu machen, um das möglichst effizient auszugestalten. Da sind wir auch mit unserem Partner DB Netz AG, der ja das Schienennetz betreibt, im 14-tägigen Austausch, um die Hotspots zu definieren und möglichst wenig Einflüsse auf unseren Eisenbahnbetrieb zu verursachen.

Ermitteln Sie Täter über Kameraüberwachung? – Ich komme ursprünglich aus dem Bereich der Sicherheit, und es ist immer wieder die große Frage: Kann man Täter damit ermitteln? – Sie müssen den idealen Winkel haben. Es stellt sich die Frage, ob nicht das Schmeißen von Müll in den Gleisbereich ein Bagatellthema ist, das Sie am Ende strafrechtlich gar nicht verfolgt bekommen. Sie wissen, Kameraüberwachung unterliegt strengen Voraussetzungen, das heißt, wir können sicherlich nicht die Umfelder von Bahnhöfen und andere Bereiche beleuchten. Wenn, dann ist das auf die bahnbetrieblichen Themen und Flächen beschränkt und nicht auf die Umfelder. Also wenn jemand das Sofa über das Geländer hievt, kriegen wir das im Zweifel über Kameraüberwachung nicht mit.

Mehr Personal am Bahnhof: Die Forderung nach mehr Personal hören wir natürlich häufig und in vielen Beriechen. Wenn Sie einen 200 Meter langen Bahnhof haben, und dann steht das Personal zufälligerweise an der anderen Seite, trifft das zu, was ich eben sagte: Man hat den Rücken zugewandt, und dann kann es trotzdem passieren. Ich glaube nicht, dass das das Allheilmittel ist, das die Thematik stark absenken würde. Was den Bahnhof Ahrensfelde im Konkreten betrifft – wir haben hier fast 170 Stationen im Netz –, dazu kann ich Ihnen keine konkreten Ausführungen machen.

Obdachlose vor dem Bahnhof hatten Sie noch angesprochen. Der Hauptbahnhof und der Hausrechtbereich der DB enden an der Glasfassade. Das heißt, sobald Sie den Fuß raussetzen, ist es öffentlicher Bereich, und die DB hat dort keine Handhabe. Trotzdem sind wir mit dem Bezirk, der Polizei usw. auch im Rahmen der Ordnungspartnerschaft immer bemüht, diese Themen anzusprechen, und schauen darauf und versuchen, das einzudämmen, aber am Ende des Tages haben wir da keine wirkliche Handhabe und können da nicht durchgreifen. Das ist, zumindest was den Hauptbahnhof betrifft, Fakt.

Müll am Ostkreuz hinter dem Geländer, was kann man da machen? – Am Ende des Tages ist es so: Dieses Geländer markiert das Ende des Bahnsteigs. Darüber dürfen Sie nicht hinausgehen. Das sind Bereiche, die aber trotzdem grundsätzlich für Bahnpersonal zugänglich sein müssen. Deshalb: Wenn Sie jetzt darüber nachdenken, ob wir da irgendwelche Netze anbringen, Gitter hinstellen können oder sonst was – das ist nicht ohne Weiteres möglich, weil da die Zugänglichkeit gewährleistet werden muss. Dachverlängerungen: Wir hatten ja im vorherigen Tagesordnungspunkt einige Ausführungen zu i2030, wo es ja auch um Baumaßnahmen geht. Sie wissen also, Baumaßnahmen sind planungsmäßig sehr aufwendig, und was nutzt es am Ende des Tages, wenn der Müll dann auf dem Dach lagert? Dann haben Sie eine ähnliche Problematik. Vielleicht können Sie das leichter reinigen als ein Gleis, aber ich bin mir nicht sicher, ob bauliche Maßnahmen grundsätzlich ein Allheilmittel sind. Da, wo wir was machen oder Fangnetze anbringen können, wird das geprüft und sicherlich auch umgesetzt, aber das ist kein flächiges Thema.

Welche Präventionsprojekte gibt es? – Die Erfahrung zeigt, dass grundsätzlich die Verschönerung des Umfelds auch präventiv wirken kann. Wir haben hier in Berlin auch im Rahmen des ABB-Budgets viele Maßnahmen umgesetzt, die sehr positiv sind. Da brauchen wir gar nicht in die Republik zu schauen, sondern wenn Sie Empfangsgebäude aufhübschen, Passagen heller machen und aufhübschen, beispielsweise durch Selbstanbringen von künstlerischen Graffiti oder indem Sie Bilder dort anbringen, dann wirkt dies tatsächlich hemmend auf Vermüllung, weil ein schönes Umfeld eher dazu einlädt, das zu genießen – auch wenn sich das jetzt etwas hochtrabend anhört –, anstatt dort zusätzlich Müll einzubringen. Das sind Themen, die

wir peu à peu angehen. Da sind wir auch mit dem Senat in engem Austausch, in welcher Art und Weise wir das umsetzen können. Wie gesagt, dieses ABB-Budget ist da sehr hilfreich, und es ist auch eine grundsätzliche Strategie von DB Station & Service, die Bahnhöfe sozusagen aufzuhübschen, damit diese Themen dort nicht mehr so sehr vorkommen.

Es ist noch gefragt worden nach Zwischenlösungen zum Zug. Da kann ich nur sagen: Es gibt keine Zwischenlösungen. Die Zwischenlösung ist letztendlich das Verfahren, das wir jetzt eingeführt haben mit dem Vac-Mobil [phonet.] und der manuellen Reinigung. Wenn es andere Lösungen geben würde, wären wir da schon dran. Sie müssen, um im Schienenbereich zu fahren, letztendlich ein Schienenfahrzeug finden und es zulassen durch die ganzen Prozedere. Das ist das, was so viel Zeit kostet. Deshalb dauert das bis 2026. Das ist keine Budgetfrage oder Sonstiges, sondern eine Frage der Spezialität.

Was haben wir noch? – Herr Vorsitzender! Sie hatten nach der Genese gefragt. Wie kann es kommen, dass ein Zug plötzlich ausfällt? – Die Frage kann ich Ihnen tatsächlich inhaltlich nicht beantworten, weil ich da noch nicht da war. Das ist jetzt sozusagen eine Ausrede DB-seitig. Ich weiß nicht, wie das kommen konnte. Ich war früher mal in der Instandhaltung von Zügen tätig. Es gibt bestimmte Parameter – das ist eine generische Antwort –, die beim Bau dieses Fahrzeugs als dauerhaft definiert wurden, und dann stellt sich beispielsweise im Zeitverlauf raus, so was ist doch nicht dauerhaft. Es sind Teile, die abgängig sind, Hersteller gibt es nicht mehr, es gibt möglicherweise keine Bauzeichnungen, Sie können die Themen nicht nachentwickeln, Sie können einzelne Bauteile nicht austauschen, und dann kann es sein, dass eine Kleinigkeit dazu führt, dass ein ganzes Fahrzeug nicht mehr genutzt werden kann. Das ist unvorhersehbar und aus meiner Sicht nicht irgendwie verschuldet oder in Kauf genommen worden. Aber, wie gesagt, den konkreten Fall im Wiebe-Zug kenne ich nicht und kann deshalb auch keine Ausführungen dazu machen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay. Vielen Dank, Herr Euteneuer! – Dann hat jetzt Herr Kaczmarek das Wort. – Bitte schön!

Alexander Kaczmarek (DB AG) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vorab zu dem Staubsaugerzug: Ich war schon da. Der Staubsaugerzug, der sogenannte Wiebe-Zug, ist auf der Basis eines Altbaufahrzeugs der Berliner S-Bahn entstanden, das also schon lange außer Betrieb ist, und stellte sich Ende 2020 als nicht mehr reparabel heraus. Nachdem da viel dran gebastelt worden ist, kommt einfach der Punkt, wo Sie an solchen historischen Fahrzeugen bestimmte Sachen nicht mehr machen können. Dann ist die Substanz verzehrt. Dann hat sich eine erste Ausschreibung zerschlagen. Die Hoffnung war ja, es gebe vielleicht mehr Bedarf an solchen Zügen. Es stellte sich heraus, offensichtlich sind wir die einzige Stadt, die so was braucht, und es musste erst mal ein Hersteller gefunden werden, der in Einzelanfertigung, manufakturmäßig so ein Fahrzeug herstellt. Sie ahnen schon, was das alles dann auch kostet. Die erste Ausschreibung war, wie gesagt, erfolglos, hat sich dann zerschlagen, und jetzt sind wir in der nächsten Runde und noch guter Hoffnung, dass wir mit dem einen Spezialhersteller – vielleicht gibt es noch einen anderen, das werden wir sehen – da zu Rande kommen, aber das ist eine Einzelanfertigung und auf die Parameter der Berliner S-Bahn zugeschnitten, die besonders sind. Aber selbst wenn das nicht der Fall wäre, wäre das eine Einzelanfertigung. Das macht die Sache also so langwierig mit dem entsprechenden Zulassungsprozess im Einzelfall. Es ist ja kein Serienfahrzeug, wo man sagen kann, da ist die Serie zugelassen. Deswe-

gen ist 2026 leider nicht ganz unrealistisch. Wir freuen uns, wenn es schneller geht, aber wir wollen hier keine falschen Hoffnungen wecken.

Das Zweite – ich würde gern bei einem konkreten Beispiel bleiben – Bahnhof Hermannstraße. Dort steige ich regelmäßig um, ich sehe den Bahnhof dauernd. Da ist übrigens schon eine Verschönerungsaktion durchgeführt worden, da ist foliert worden. Der Bahnhof selber ist eigentlich auch in einem vernünftigen Zustand, aber wenn Sie sich das Umfeld der Brücke anschauen, können Sie genau erkennen, wie groß die Wurf- oder die Flugweite von der Brücke aus ist. Danach und davor ist eigentlich nichts mehr, aber in diesem Umfeld türmt sich der Müll auf. Da haben wir die Zuständigkeitsproblematik, da helfen auch Kameras auf dem Bahnsteig gar nichts, sondern es wird von oben aus dem öffentlichen Straßenland eingetragen. Für die Brücke liegt die Zuständigkeit bei der Senatsverwaltung für Verkehr, für die Straßen drum herum beim Bezirk, und unten – wir sind sozusagen der Müllschlucker – ist unsere Zuständigkeit. Deswegen, Herr Vorsitzender, kann ich das nur unterstützen: Wir brauchen eine abgestimmte Strategie. Das können wir nicht alleine lösen. Wir können ja nicht das Sperrmüllproblem der Stadt auf unseren Gleisen abarbeiten. Das macht keinen Sinn, und das ist auch die teuerste Methode der Entsorgung. Deswegen: Da gibt es verschiedene Ansätze.

Frau Abgeordnete Lerch hatte nach baulichen Maßnahmen gefragt. Das ist nicht immer die geeignete Maßnahme, aber ich war schon mal mit der Senatsverwaltung da im Gespräch, auch mit der BVG. Da war die Idee: Kann man zum Beispiel die Rückwände der dort auf der Brücke befindlichen Buswartehallen vielleicht so verlängern, dass man da eine einigermaßen geschlossene Fläche hat, sodass der Eintrag von oben nicht mehr so einfach möglich ist? Vielleicht müssen auch die Reinigungszyklen auf der Brücke erhöht werden. Also da gibt es viele verschiedene Ideen, aber wir können sie nicht alleine befördern. Wir sind immer nur die Ausputzer am Schluss im wahrsten Sinne des Wortes, deswegen der Appell: Lassen Sie uns da gemeinsam was hinbekommen!

Ansonsten möchte ich auch dem Eindruck entgegenwirken, unsere Mitarbeiter würden da nichts tun. Sofern vom Bahnsteig aus solche Sachen passieren – das ist, wie gesagt, eher selten der Fall, das kommt aus dem öffentlichen Straßenland –, wird auch dagegen eingeschritten, wenn DB Sicherheit da zugegen ist, selbst bei Rauchen auf dem Bahnsteig und ähnlichen Geschichten, und da gibt es auch durchaus Erfolge. Ich glaube, da können wir mit Sicherheit sagen, dass das ganz gut funktioniert, natürlich im Rahmen der Möglichkeiten, die es da gibt.

Herr Abgeordneter Friederici hatte noch Best Practice angesprochen. Jetzt ist es durchaus so, dass wir in Berlin Bahnhöfe mit der gleichen Situation haben – Brücke, Einschnitt –, und wir haben überhaupt keinen Mülleintrag. Es ist schon ein spezielles Problem. Das beantwortet auch ein bisschen die Frage des Abgeordneten Lindemann: Warum nicht auch im Außenbezirk, sind die schlechter? – Nein, gar nicht, sondern die tragen offensichtlich nicht so viel Müll ein in den Bahnhofsbereich. Wir haben das wirklich im Innenstadtbereich, im S-Bahnring. Das mag auch etwas mit der Bevölkerungsdichte zu tun haben. Ich will jetzt gar nicht spekulieren, warum es so ist, aber es ist tatsächlich so, wir können es messen. Deswegen muss da auch die Priorität liegen. Insofern sind Best-Practice-Ansätze gut, aber die Situationen sind halt sehr unterschiedlich.

Bei Graffiti – das sei noch mal deutlich gesagt – haben wir große Fortschritte gemacht. Wir haben diese Beschichtung an vielen Bahnhöfen realisiert, wir haben zum Beispiel – ich nehme

jetzt mal einen Bahnhof außerhalb des Rings – am Bahnhof Marzahn eine sehr schöne künstlerische Gestaltung, die auch dazu geführt hat, dass zumindest die Graffitigestaltung illegaler Art dort deutlich zurückgegangen ist. Also da gucken wir schon, was wir machen können, das ist immer Gegenstand des S-Bahnprojekts. Aber noch mal mein Appell: Lassen Sie uns da mal gemeinsam brainstormen unter den Zuständigen, was wir tun können, um solche Zustände, wie wir sie an der Hermannstraße oder auch an der Warschauer Straße haben, in den Griff zu bekommen! Es ist den Schweiß der Edlen wert, sich da mal zusammenzusetzen und Gedanken zu entwickeln. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Jetzt hat Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal das Wort. – Bitte schön!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Vielen Dank! – Ich stimme definitiv mit Ihnen überein, dass das ganze Thema Reinigung und Bahnhofsumfelder allein schon wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten einen Gesamtansatz erfordert, und es ist vielfach auch ein gesellschaftliches Problem. Das wurde jetzt schon vielfach gesagt, ich will es unterstreichen. Ich würde das auch immer in Kombination mit Vandalismus generell sehen, denn das paart sich leider meistens gerne. Umgekehrt ist es genauso wichtig, nicht nur an Reinigung und Graffitientfernung zu denken, sondern immer an das Erscheinungsbild insgesamt. Die Erfahrung zeigt: Wenn Bahnhöfe in einem ordentlichen Zustand sind und das Erscheinungsbild einigermaßen frisch wirkt, dann ist die Neigung, dass man da seinen Müll hinterlässt, offensichtlich deutlich niedriger. Die Erfahrung zeigt auch, dass man gerade in den ersten Monaten, wenn ein Bahnhof quasi optisch aufgewertet wurde, dranbleiben und in der Zeit sehr intensiv gucken und versuchen muss, jede noch so kleine Verunreinigung nach Möglichkeit sofort zu entfernen, denn sonst kommt ganz schnell wieder was Neues hinzu. Ich glaube, ein paar Best-Practice-Erfahrungen kann man da durchaus teilen, auch im Berliner Raum.

Ein weiterer Punkt ist: Das ganze Thema Frequenz führt zu einem dazu, dass grundsätzlich mehr Müll produziert wird, wo mehr Menschen sind. Das ist ganz normal. Aber wenn wir es schaffen, zum Beispiel durch mehr Verlagerung auf die Schiene dafür zu sorgen, dass bestimmte Bahnhöfe nicht nur tagsüber, sondern auch mehr und mehr in den Tagesrandzeiten durch mehr Fahrgäste belebt sind, dann zeigt sich, dass das im Sinne der sozialen Kontrolle dazu beitragen kann, dass es dann weniger Müll gibt. Irgendwann erreicht man die Schwelle, dass sich das zumindest ein Stück weit selber reguliert.

Ich bin sehr offen, wenn wir darüber sprechen, ein Bündnis auf die Beine zu stellen. Auch ich persönlich stehe da gerne zur Verfügung. Insofern, Herr Kaczmarek und Herr Euteneuer, lassen Sie uns bald mal zusammensetzen! Wir müssen aber auch gucken: Mit wem machen wir es gemeinsam? – Ich gucke mal hier rüber zum VBB beispielsweise, denn es ist ein vielschichtiges Problem, aber sehr wichtig, gerade im Sinne von Mobilitätswende. Wir hatten davor das Thema i2030.

Dennoch möchte ich auch noch mal unterstreichen: Bis 2026 muss natürlich trotzdem einiges passieren. Wir können jetzt nicht sagen, dann kommt die neue Gleisreinigungsmaschine, und bis dahin müssen wir uns irgendwie durchwursteln. Es gibt die Erfahrung aus anderen Städten, zum Beispiel Hamburg, das von der Größe her ganz gut mit Berlin vergleichbar ist. Da gibt es auch eine manuelle Reinigung, und auch dort wurden die Kräfte verstärkt, um das Problem in den Griff zu bekommen. Um Gleiches bitte ich auch hier und darum, dass wir hier

noch mal speziell zusammensetzen, denn dieses Niveau der Gleisreinigung, das es im Jahr 2020 gab, wäre für mich das Level, das wir absehbar wieder erreichen sollten. Da können wir eben nicht bis 2026 warten. – Das noch mal als direkte Reaktion dazu.

Erlauben Sie mir noch einen Hinweis zum Thema davor, Heidekrautbahn, eine Richtigstellung! Da hatte ich „2024“ und „Planfeststellung“ in einem Satz gesagt. Bis 2024 soll die Fertigstellung insgesamt erfolgen und nicht die der Planfeststellung. Das bitte ich hier zu korrigieren, das wollte ich zu Protokoll gegeben haben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Staatssekretärin! – Es gibt keinen weiteren Redebedarf, jedenfalls ist er nicht angezeigt worden. Deswegen stelle ich fest, dass wir am Schluss der Anhörung angekommen sind. Ich möchte allerdings noch eine Sache hier vorbringen, die richtet sich speziell an Herrn Euteneuer. Können Sie vielleicht so freundlich sein, dem Ausschuss eine Liste der Hotspots zukommen zu lassen, also dort, wo Sie den größten Bedarf an Reinigung sehen, welchen Bahnhöfen wir uns am ehesten widmen müssten? Sie haben ja dazu die Zahlen, Daten, Fakten. Es wäre schön, wenn wir zusätzlich zum Wortprotokoll diese Liste hätten, um uns als Ausschuss selber einen Eindruck verschaffen zu können, wo aktuell die Schwerpunkte sind. Die sind heute auch genannt worden, aber vielleicht können Sie da noch mal ein bisschen Datenmaterial aufbereiten, dem wir uns dann auch widmen können. Das wäre super. Danke schön!

Dann möchte ich mich im Namen des Ausschusses bei allen Anzuhörenden bedanken, dass sie uns heute zur Verfügung standen, und ich möchte jetzt Herrn Kaczmarek endlich in seinen wohlverdienten Urlaub entlassen – [Allgemeiner Beifall] –, der alsbald auch wieder unterbrochen wird. Vielen Dank, dass Sie sich heute zu diesen beiden Themenkomplexen die Zeit genommen haben! Wir sind Ihnen da sehr verbunden, bedanken uns sehr und hoffen, dass Sie noch ein paar entspannte Tage genießen können. Danke schön! – Dann stelle ich außerdem fest, dass wir sehr wahrscheinlich diese beiden Punkte 3 a und b vertagen werden, bis das Wortprotokoll vorliegt. – Ich höre dazu keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so. Damit sind wir am Ende von Tagesordnungspunkt 3 angekommen. Herr Euteneuer, vielen Dank, dass Sie uns heute zur Verfügung standen!

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke
Drucksache 19/0296
Beschränkung von Kleinflugzeugen über Berlin

[0058](#)
Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.