

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Cornelia Seibeld und Oliver Friederici (CDU)

vom 20. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2022)

zum Thema:

S25/26 –Absichten und Realität von Ausbau und Lückenschluss

und **Antwort** vom 03. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Cornelia Seibeld (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10707
vom 20.01.2022
über S25/26 –Absichten und Realität von Ausbau und Lückenschluss

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

Frage 1:

Wie hoch ist die Auslastung der S25/26 insbesondere auf dem Streckenabschnitt zwischen Lankwitz und Teltow-Stadt und von wann stammen die Fahrgastdaten?

Antwort zu 1:

Die Linien S25 und S26 erreichen im Abschnitt Lankwitz – Teltow Stadt in der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7 Uhr und 8 Uhr in der Lastrichtung (stadteinwärts) Auslastungswerte zwischen 30 % und 40 % der Gesamtplätze, in den übrigen Stunden der Hauptverkehrszeiten (6-9 Uhr und 14-19 Uhr) werden in der jeweiligen Lastrichtung (morgens stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts), abhängig vom Teilabschnitt, Auslastungswerte im Bereich zwischen 10 % und 30 % erreicht. Dabei treten die geringsten Auslastungen im Abschnitt Teltow Stadt – Lichterfelde Süd auf und steigen in den folgenden Abschnitten schrittweise. Zu den übrigen Verkehrszeiten wurden deutlich geringere Auslastungswerte ermittelt. Diese Daten wurden im Jahr 2018 in zwei Erhebungswellen in den Zeiträumen 01.01.-09.06.2018 und 10.06.-08.12.2018 erhoben, mittels manueller Zählung als Stichprobe und Hochrechnung nach dem bundesweit von der DB Vertrieb GmbH angewendeten RES-Verfahren.

Zur Einordnung dieser Werte sei angemerkt, dass sich bei den auf den Linien S25 und S26 eingesetzten Fahrzeugen der Baureihe 481 die Gesamtplatzzahl in rund 32 % Sitzplätze und 68 % Stehplätze unterteilt, d.h. eine Gesamtplatzauslastung von 32 % entspricht in etwa einer Auslastung aller Sitzplätze.

Derzeit besteht im S-Bahn-Verkehr infolge der Corona-Pandemie eine deutlich verminderte Verkehrsnachfrage, die im Januar 2022 anhand stichprobenartiger

Beobachtungen netzweit auf rund zwei Drittel des Vor-Corona-Niveaus geschätzt wird.

Frage 2:

Wie ist die Prognose für die künftige Auslastung der S25 auf dem unter 1 genannten Streckenabschnitt, wenn im neuen Baugebiet Lichterfelde-Süd a) 2.000 Wohnungen oder b) 4.000 Wohnungen gebaut worden sind und wie sieht die Veränderung dieser Prognose aus, wenn die neue Siedlung zusätzlich als „autoarme“ Siedlung gebaut wird?

Antwort zu 2:

Für die S25 (und die heutige S26) ist im Zusammenhang mit der aktuellen S-Bahn-Vergabe mit Neufahrzeugen in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd für alle Züge der Einsatz von 8-Wagen-Zügen vorgesehen (vgl. Antwort zu 9). Die Kapazität der Züge steigt damit um 60 Prozent. Damit steht im Abschnitt Teltow – Lankwitz auch im Prognosejahr 2030 so gut wie jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung. Dies wird voraussichtlich nur in der Spitzenstunde im nördlichen Bereich nicht erreicht. Für die Prognose ist die Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf und die Realisierung des Stadtquartiers Lichterfelde Süd mit einem Szenario mit hohem Anteil für den öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Für das Stadtquartier wird mit 3.000 Wohneinheiten innerhalb des Bebauungsplans 6-30 gerechnet. Dies entspricht den aktuellen Planungen für das Stadtquartier.

Frage 3:

Stimmt der Senat mit uns dahingehend überein, dass von einer attraktiven ÖPNV-Anbindung nur dann die Rede sein kann, wenn es sich vorrangig um eine Schnellbahnverbindung mit enger Taktfolge und angemessenem Platzangebot (Anzahl der Wagen) handelt?

Antwort zu 3:

Aus Sicht des Aufgabenträgers im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt ein attraktives Angebot insbesondere dann vor, wenn die wichtigsten Reiseziele mit attraktiven Takten und Reisezeiten sowie ausreichender Platzkapazität erreichbar sind. Hierfür eignen sich Schnellbahnverbindungen, jedoch auch Straßenbahn- und Busverbindungen mit hoher Angebotsqualität.

Frage 4:

Welche Vereinbarungen hat das Land Berlin mit dem Land Brandenburg und ggf. dem VBB über den Ausbau der S-Bahnstrecke zwischen Priesterweg und Teltow getroffen?

Frage 5:

Wenn noch keine Vereinbarungen abgeschlossen wurden: welche werden verhandelt und welche sind lediglich in der Planung?

Antwort zu 4 und 5:

Im Dezember 2021 haben die Länder Berlin und Brandenburg jeweils einen Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn über die Erstellung der Vorplanung für die S-Bahnverlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf geschlossen. Der Vertrag des Landes Berlin mit der Deutschen Bahn umfasst den Abschnitt Südende - Lichterfelde Ost. Das Land Brandenburg hat mit der Deutschen Bahn einen Vertrag für den Abschnitt Teltow Stadt - Stahnsdorf geschlossen.

Frage 6:

Bis wann wird die S-Bahnstrecke zwischen Südkreuz und Lichterfelde-Ost durchgehend zweigleisig ausgebaut sein?

Frage 7:

Bis wann wird die S-Bahnstrecke zwischen Lichterfelde-Süd und Teltow-Stadt durchgehend zweigleisig ausgebaut sein?

Antwort zu 6 und 7:

Im Zuge der Grundlagenermittlung für die S-Bahnverlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf wurde eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zur Dimensionierung der für einen 10-Minuten-Takt notwendigen Infrastruktur durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde ein zwingender Ausbaubedarf für den Abschnitt Südende - Lichterfelde Ost zur Gewährleistung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität identifiziert. Die Planung und Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus für diesen Abschnitt soll im Zusammenhang mit der Verlängerung der Strecke bis 2032 erfolgen.

Für den Abschnitt zwischen Lichterfelde Süd und Teltow Stadt ergab sich auf Basis der bestehenden Fahrplankonzepte dagegen kein konkreter Ausbaubedarf. Die Planungen für diesen Abschnitt wurden daher vorbehaltlich der weiteren Erkenntnisse aus den für die Taktverdichtung des nördlichen Linienastes der S25 erforderlichen Untersuchungen zum Ausbau der Kremmener Bahn zurückgestellt.

Frage 8:

Wann wird der Takt auf der S25/26 durchgängig 10 Minuten betragen?

Antwort zu 8:

Die Linien S25 und S26 bieten tagsüber im Abschnitt zwischen Teltow Stadt und Schönholz (Montag bis Freitag) bzw. zwischen Teltow Stadt und Potsdamer Platz (am Wochenende und an Feiertagen) gemeinsam bereits einen 10-Minuten-Takt. In den Tagesrandzeiten verkehrt die Linie S25 im 20-Minuten-Takt und während des durchgängigen Nachtverkehrs (in den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag sowie vor gesetzlichen Feiertagen) verkehrt die Linie S25 im 30-Minuten-Takt. Die reduzierte Taktdichte in den Tagesrandzeiten und im Nachtverkehr wird vom Aufgabenträger im Hinblick auf die angebotenen Platzkapazitäten als nachfragegerecht beurteilt. Ein durchgängiger 10-Minuten-Takt in diesen Zeiten ist nicht geplant.

Das Land Berlin strebt eine Verdichtung der Linie S25 auf einen 10-Minuten-Takt auch nördlich von Schönholz an. Für eine Taktverdichtung der Linie S25 auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf ist ein durchgehend zweigleisiger Infrastrukturausbau erforderlich. Die Planung des erforderlichen Infrastrukturausbaus ist Bestandteil des Projektes i2030 der Länder Berlin und Brandenburg, der Deutschen Bahn AG (DB AG) und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg.

Frage 9:

Ab wann werden auf den Linien grundsätzlich Vollzüge aus acht Wagen eingesetzt werden?

Antwort zu 9:

Die bestehenden Bahnsteiglängen auf dem Streckenast der S25 vom S-Bahnhof Schönholz (ausschließlich) bis zum S-Bahnhof Hennigsdorf (einschließlich) ermöglichen bislang nur den Einsatz von maximal 6-Wagen-Zügen.

Die Stammzuggruppe der Linie S25 verkehrt bereits mit der aktuellen maximalen Zuglänge von sechs Wagen. Für die Linie S26 plant der Aufgabenträger im Rahmen des Weiterbetriebs der Baureihe 480 eine Erhöhung der Zuglänge von derzeit vier Wagen auf sechs Wagen ab Ende 2023 umzusetzen.

Mit der Deutschen Bahn wurde in 2021 ein Planungsvertrag zur Finanzierung der Planungsleistungen (HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4) für die Bahnsteigverlängerungen der S-Bahnhöfe Tegel, Eichborndamm, Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik und Alt-Reinickendorf geschlossen. An den genannten Stationen sollen die in Betrieb befindlichen Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 153 Metern verlängert werden, so dass dort Vollzüge (8-Wagen-Züge) zum Einsatz kommen können. Gemäß Rahmenterminplan des o.g. Planungsvertrages soll die

bauliche Realisierung der Bahnsteigverlängerungen im 2. Halbjahr 2027 erfolgen. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg steht mit der DB Station & Service AG bzgl. der notwendigen Bahnsteigverlängerung in Hennigsdorf in Kontakt.

Im Rahmen der aktuellen S-Bahn-Vergabe mit Neufahrzeugen in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd (SBSNS-II) ist für die S-Bahn-Linie S25 der Einsatz von Vollzügen unterstellt. Die Betriebsaufnahme der S25 ist nach gegenwärtigem Stand für den Oktober 2031 geplant.

Wenn der Einsatz von Vollzügen auf der S25 bereits vorher infrastruktur- und fahrzeugseitig (mit Bestandsfahrzeugen) realisierbar sein sollte und dies nachfrageseitig sinnvoll erscheint, strebt der Aufgabenträger eine frühere Umsetzung des Einsatzes von Vollzügen an.

Frage 10:

Bis wann ist mit einem Abschluss der Vorplanung durch die Länder Berlin und Brandenburg für den Ausbau der Strecke von Teltow-Stadt bis nach Stahnsdorf zu rechnen?

Antwort zu 10:

Gemäß den zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn geschlossenen Finanzierungsverträgen zur Erstellung der Vorplanung vom Dezember 2021 ist von einem Abschluss der Vorplanung im zweiten Halbjahr 2024 auszugehen.

Frage 11:

Worin ist der in offiziellen Verlautbarungen genannte Planungszeitraum von 10 Jahren und die daraus folgende Inbetriebnahme erst 2032 begründet?

Antwort zu 11:

Die Planungen zum Ausbau der S25 erfolgen in mehreren Stufen und erfordern neben der konkreten technischen Planung für die Gestaltung der Anlagen weitere ergänzende Fachplanungen, wie z.B. naturschutzfachliche Planung, Lärmschutz u. ä., sowie umfangreiche Abstimmungen mit tangierenden Vorhaben und Trägern öffentlicher Belange. Darüber hinaus sind auch rechtliche Belange und formalisierte Genehmigungsverfahren (u.a. Genehmigungsplanung, Planfeststellungsverfahren mit Anhörungsverfahren, Einspruchsfristen von Bürgern, etc.) zu berücksichtigen.

Zum aktuellen Zeitpunkt wird daher noch mit gut sechs Jahren Planung und – bei gesicherter Finanzierung – mit anschließenden gut drei Jahren Bauzeit gerechnet, sodass bis 2032 eine Inbetriebnahme erfolgen könnte.

Frage 12:

Stimmt der Senat mit uns dahingehend überein, dass es Voraussetzung ist, attraktive Verbindungen anzubieten, um möglichst vielen Menschen den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV für den täglichen Weg zur Arbeit zu ermöglichen?

Antwort zu 12:

Ja, allerdings führt allein das Vorhandensein der in Berlin häufig vorhandenen, attraktiven Verbindungen nicht automatisch zu einem Umstieg.

Berlin, den 03.02.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz