

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 16. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Mai 2022)

zum Thema:

Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn

und **Antwort** vom 30. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Juni 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11863
vom 16.05.2022
über Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die DB AG (Deutsche Bahn AG) um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Aus welchen Gründen wurde im Rahmen der Untersuchungen zu Reaktivierung und Erweiterung der Siemensbahn ausschließlich die Varianten eines unterirdischen Bahnhofs an der Gartenfelder Straße geprüft? Welche Gründe sprechen aus Sicht des Senats gegen eine oberirdische Realisierung des geplanten Bahnhofs?

Antwort zu 1:

In der Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Siemensbahn wurde für den Bahnhof Gartenfeld sowohl eine unterirdische, als auch eine Variante in Hochlage geprüft. Gegen eine oberirdische Variante spricht, dass die Verlängerung über die Insel Gartenfeld ebenfalls oberirdisch verlaufen müsste und als Viadukt über der Straße zwischen der geplanten Bebauung verlaufen würde.

Frage 2:

Warum wurden im Rahmen der Untersuchungen zur Verlängerung der Siemensbahn lediglich Varianten mit 2 Stationen und den damit eingehend längeren Zugangswegen in die Untersuchung einbezogen? Liegt dieser Herangehensweise eine fundierte Analyse des Verkehrspotenzials vor Ort zugrunde?

Antwort zu 2:

In der Untersuchung wurde auf Varianten mit einem zusätzlichen Haltepunkt auf der Insel Gartenfeld verzichtet, da der Abstand zu dem bisherigen Haltepunkt sehr gering wäre. Grundsätzlich wird ein zusätzlicher Haltepunkt auf der Insel Gartenfeld jedoch nicht ausgeschlossen. Die Machbarkeitsuntersuchung ist eine technische Untersuchung, deren Ziel die generelle Machbarkeit einer Verlängerung der Siemensbahn ist. Eine fundierte Analyse des Verkehrspotenzials wird daher im weiteren Verfahren und in der Abwägung berücksichtigt.

Frage 3:

Inwieweit wurden die Standorte Rauchstraße Höhe Hugo-Cassirer-Straße sowie Rauchstraße Höhe Streitstraße im Hinblick auf die bestehende sowie die geplante Bebauung in den betreffenden Stadtteilen als mögliche Stationslagen in die Untersuchung einbezogen? Aus welchen Gründen wurden diese Standorte ggf. nicht näher untersucht?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Beide genannten Standorte wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie betrachtet. Als bauliche Prämisse war dabei zu berücksichtigen, dass Haltepunkte in einer sogenannten „offenen Bauweise“ errichtet werden. Dies bedeutet, dass oberhalb des geplanten Haltepunkts, zum Zeitpunkt der Realisierung, keine Bebauung vorliegen darf. Ein Trassenverlauf und eine Stationslage im Bereich Rauchstraße Höhe Streitstraße wurde in der Machbarkeitsstudie aufgrund gleisgeometrischer Zwänge (z.B. wären benötigte Kurvenradien nicht einhaltbar) als nicht geeignet ausgewiesen. Im Bereich Rauchstraße Höhe Hugo-Cassirer-Straße ist durch die bestehende und geplante Bebauung, insbesondere im Bereich der beiden Havelufer, ein Trassenkorridor und eine Station baulich nur sehr eingeschränkt möglich, sodass die Machbarkeitsstudie als Ergebnis andere Standorte für die Stationslagen ausgewiesen hat.“

Frage 4:

Warum wurde in den Varianten 2 und 3 eine oberirdische Führung der erweiterten Siemensbahn von Gartenfeld bis über die Havel ausgeschlossen und nicht weiter untersucht?

Frage 5:

Was spricht aus Sicht des Senats gegen eine Streckenführung mittels Brücken über den Alten Spandauer Schifffahrtskanal auf Höhe der Rhenaniastraße sowie über die Havel im Verlauf Daumstraße bis Rauchstraße?

Antwort zu 4 und 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Aufgrund der bestehenden bzw. unmittelbar geplanten Bebauung am Havelufer auf Höhe der Rhenaniastraße und im Verlauf Daumstraße bis Rauchstraße sind die Möglichkeiten zur Anordnung einer S-Bahntrasse im Planungsraum sehr eingeschränkt. Eine Streckenführung mittels Brücke, also eine Weiterführung der Trasse auf einer aufgeständerten S-Bahntrasse, kann aufgrund fehlender Flächen in diesem Bereich nicht realisiert werden. Es bleibt daher eine Tunnelvariante als Möglichkeit, um in diesem Planungsraum eine geeignete S-Bahntrasse zu entwickeln.“

Frage 6:

Welche Vorstellungen hat der Senat zur Verknüpfung der verlängerten Siemensbahn mit der in Planung befindlichen Straßenbahnstrecke „Urban Tech Republic“ (UTR) – Spandau und zum Erreichen eines insgesamt möglichst großen Fahrgastpotenzials durch Aufgabenteilung beider Neubaustrecken? Wann und wie soll die Abstimmung zwischen beiden Projekten verlaufen?

Antwort zu 6:

S-Bahn und Straßenbahn erfüllen grundsätzlich unterschiedliche Aufgaben. Die mögliche Verlängerung der Siemensbahn könnte die Insel Gartenfeld sowie den Ortsteil Hakenfelde mit einer schnellen Verbindung an das Berliner Zentrum anbinden. Die Straßenbahn wird hingegen nach ihrer jetzigen Planung eine Erschließungswirkung im Gebiet entfalten. Zudem wird sie die Bereiche mit dem Spandauer Zentrum und der UTR verbinden. Auch dies sind Relationen, die bereits heute oder in absehbarer Zukunft ein hochwertiges Schienenverkehrsmittel rechtfertigen. Die gegenseitige Ergänzung beider Neubaustrecken kann dazu beitragen, das Gesamtsystem ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Frage 7:

Aus welchen Gründen wird die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn nicht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Antwort zu 7:

Die Machbarkeitsuntersuchung ist eine technische Untersuchung, die lediglich die technische Machbarkeit verschiedener Varianten und den möglichen Anschluss der Verlängerung an die „Bestandsstrecke“ untersucht. Die Verlängerung der Siemensbahn befindet sich im behördlichen Entscheidungsprozess; es wurde jedoch eine Karte der möglichen Verlängerungen aus der Untersuchung und die relevanten Informationen auf der i2030-Homepage (<https://www.i2030.de/siemensbahn/>) veröffentlicht.

Berlin, den 30.05.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz