

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Felix Reifschneider und Roman-Francesco Rogat (FDP)

vom 01. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juli 2022)

zum Thema:

**Tangentialverbindung Ost (TVO) und Nahverkehrstangente (NVT)
– wie ist der Planungsstand?**

und **Antwort** vom 15. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juli 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP) und
Herrn Abgeordneten Roman-Francesco Rogat (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12425
vom 1. Juli 2022

über Tangentialverbindung Ost (TVO) und Nahverkehrstangente (NVT)
– wie ist der Planungsstand?

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

Frage 1:

Für wann plant der Senat die Eröffnung der Planfeststellung für die Tangentialverbindung Ost (TVO)?

- a. Welche Fachverfahren müssen noch bis zur Eröffnung der Planfeststellung abgeschlossen werden?
- b. Wie ist der Stand der jeweiligen Fachverfahren im Einzelnen und der Eröffnung der Planfeststellung insgesamt?

Antwort zu 1, 1a und 1b:

Gegenwärtig ist die formelle Einreichung der Planfeststellungsunterlage in 2023 geplant. Informelle Abstimmungen mit der Anhörungsbehörde sollten bereits in 2022 begonnen werden können.

Derzeit wird die Entwurfsplanung bearbeitet. Die Grundsatztrassierung ist fertig gestellt. Die Knotenpunkte werden hinsichtlich der Ampelphasen optimiert und die Fuß- und Radweganbindungen in die Wohngebiete abgestimmt. Weitere Abstimmungen laufen zu Bushaltestellen, Beleuchtung, Entwässerung, der Nahverkehrstangente usw.

Die weiteren Fachplanungen wie z.B. der Landschaftspflegerische Begleitplan, sind in Bearbeitung. Die Gutachten wie z.B. Lärm/Luft, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie und die hydrogeologischen Gutachten für die Bauwerke des Ingenieurbaus und der Entwässerung

werden derzeit erarbeitet. Danach werden der UVP- (Umweltverträglichkeitsprüfung) Bericht sowie weitere Fachgutachten- und -beiträge komplettiert. Die Versorgungsunternehmen und Drittbeteiligte sind in den Planungsprozess einbezogen.

Frage 2:

Welches Ergebnis hatte die Prüfung der 3. Teil-Vorplanungsunterlage (VPU)?

Antwort zu 2:

Die 3. Teil-Vorplanungsunterlage für die Eisenbahnüberführungsbauwerke und Bahngewerke vom 23.11.2021 liegt mit Datum vom 27.01.2022 geprüft mit Kosten 84.000.000 Euro vor.

Frage 3:

Welchen Stand hat die 4. Teil-VPU?

Antwort zu 3:

Die 4. Teil Vorplanungsunterlage für die Baulogistik wurde erarbeitet und am 14. Juni 2022 zur Prüfung eingereicht.

Frage 4:

Wie sieht der weitere Zeitplan mit Blick auf den Baubeginn und der Fertigstellung der TVO aus?

Antwort zu 4:

Das Planfeststellungsverfahren wird von einer (weisungs)unabhängigen Behörde geführt – der Vorhabenträger hat keinen Einfluss auf die Dauer des Verfahrens. Gemessen an bestehenden Erfahrungswerten wird eine Dauer von mind. 1,5 Jahren veranschlagt. Gerichtliche Einsprüche gegen den Planfeststellungsbeschluss können zu vorab nicht einschätzbaren Verzögerungen führen. Ein Baubeginn kann dementsprechend seriös derzeit noch nicht benannt werden.

Frage 5:

Auf welche Höhe schätzt der Senat die Kosten bis zur Fertigstellung der TVO?

Mit Vorlage der 3. geprüften Vorplanungsunterlage werden die Gesamtkosten der Maßnahme derzeit neu auf 345.000.000 Euro geschätzt. Nach Fertigstellung aller Teil-VPU erfolgt eine

erneute Konkretisierung der Kostenschätzung.

Frage 6:

Welche Haushaltsmittel sind in den vergangenen Jahren in welcher Höhe für die Planungen der TVO abgeflossen?
(bitte Mittel nach Jahren seit 2011 getrennt ausweisen)

Frage 7:

Wie viel GRW-Mittel sind vom Land Berlin verwendet worden?

Antwort zu 6 und 7:

	zu 6.		zu 7.
	Ausgaben 100 % nach Jahren	davon Anteil Haushaltsmittel Land Berlin	davon GRW-Mittel
2011-2013 Fehlanzeige			
2014	69.467,68 €	6.946,77 €	62.520,91 €
2015	275.384,80 €	27.538,48 €	247.846,32 €
2016	333.877,55 €	33.387,76 €	300.489,80 €
2017	594.074,50 €	59.407,45 €	534.667,05 €
2018	815.857,22 €	81.585,72 €	734.271,50 €
2019	1.167.893,60 €	116.789,36 €	1.051.104,24 €
2020	1.412.708,69 €	141.270,87 €	1.271.437,83 €
2021	2.260.271,83 €	234.817,95 €	2.025.453,88 €
2022	478.904,32 €	47.890,43 €	431.013,89 €
Summe	7.408.440,20 €	749.634,79 €	6.658.805,42 €

Frage 8:

Welche Planungsschritte wurden in den letzten zwei Jahren unternommen, um die schienengebundene Trasse entlang der TVO, die so genannte Nahverkehrstangente (NVT), fertigzustellen?

- Konnten für den nördlichen Abschnitt (S-Bahn-Lückenschluss zwischen Wartenberg und dem Karower Kreuz) die Grundlagenarbeiten im „i2030“ Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ gemäß Drucksache 18/25211 abgeschlossen werden?
- Welche Trassenstudien liegen für die NVT inzwischen vor?
- Hat es bereits eine Wirtschaftlichkeitsprüfung der Trassenstudien gegeben und falls ja, welche Ergebnisse liegen dazu vor? Wenn nein, wann wird diese Studie beauftragt?
- Für wann rechnet der Senat mit einer endgültigen Trassenführung für die NVT?

- e. Für wann rechnet der Senat mit einem Systementscheid für den südlichen Abschnitt der NVT (Springpfuhl – Grünauer Kreuz)?
- i. Aus welchen Gründen blieb der geplante Systementscheid, obwohl er angekündigt wurde, im letzten Jahr aus?
 - ii. Welche Alternativen prüft der Senat diesbezüglich?
- f. Wurde inzwischen beim zuständigen Bundesministerium die Finanzierung für die NVT beantragt?

Antwort zu 8 a bis f:

- a. *Konnten für den nördlichen Abschnitt (S-Bahn-Lückenschluss zwischen Wartenberg und dem Karower Kreuz) die Grundlagenarbeiten im „i2030“ Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ gemäß Drucksache 18/25211 abgeschlossen werden?*

Für den Abschnitt der Verlängerung der S75 sind folgende Teile der Grundlagenuntersuchung abgeschlossen:

- Fahrplanstudie
- Trassierungsstudie
- Formulierung der detaillierten Aufgabenstellung für die Vorplanung

Es stehen noch folgende Untersuchungen aus:

- Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (Prüfung der Fahrplanrobustheit)
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

- b. *Welche Trassenstudien liegen für die NVT inzwischen vor?*

Für die Schienenpersonennahverkehrstangente liegen zwischenzeitlich folgende Studien vor:

- Nordabschnitt: Verlängerung der S75 vom S-Bahnhof Wartenberg bis zur Einbindung in die heutige S8 einschließlich der geplanten S-Bahnhöfe Malchow-Nord, Sellheimbrücke, Karower Kreuz und Bucher Straße sowie inklusive der Einbindung in eine geplante S-Bahn-Werkstattanlage/Zugabstellanlage – erarbeitet im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 zur Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes
- Südabschnitt: Trassierungsstudie zur Realisierung als S-Bahn oder Regionalverkehr im Abschnitt Grünauer Kreuz bis S-Bahnhof Spindlersfeld über die für eine S-Bahn im Flächennutzungsplan freigehaltene Trasse – erarbeitet durch die DB AG im Auftrag des Senats

- c. *Hat es bereits eine Wirtschaftlichkeitsprüfung der Trassenstudien gegeben und falls ja, welche Ergebnisse liegen dazu vor? Wenn nein, wann wird diese Studie beauftragt?*

Für den Nordabschnitt ist die Erarbeitung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Methode der Standardisierten Bewertung durch einen externen Gutachter im Rahmen des i2030-Projektes für den Winter 2022/23 vorgesehen.

Für den Südabschnitt sind neben der Trassierung weitere Untersuchungen (u.a. zur Flächenoptimierung der Trassierung, fahrplantechnologisch, eisenbahnbetriebswissenschaftlich) und der daran anschließende Systementscheid (S-Bahn

oder Regionalverkehr) erforderlich, bevor Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durchgeführt werden können.

d. Für wann rechnet der Senat mit einer endgültigen Trassenführung für die NVT?

Die Konkretisierung der Trassenführung im Nordabschnitt einschließlich der Lage der geplanten neuen S-Bahnhöfe wird in den weiteren Planungsphasen vorgenommen. Die endgültige Trassenführung wird voraussichtlich im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine zeitliche Einordnung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

e. Für wann rechnet der Senat mit einem Systementscheid für den südlichen Abschnitt der NVT (Springpfuhl – Grünauer Kreuz)?

- i. Aus welchen Gründen blieb der geplante Systementscheid, obwohl er angekündigt wurde, im letzten Jahr aus?*
- ii. Welche Alternativen prüft der Senat diesbezüglich?*

Der Systementscheid zwischen einer Ausführung als S-Bahn oder als Regionalverkehr für den südlichen Abschnitt der Nahverkehrstangente ist für Ende 2023 angestrebt. Die dafür notwendigen Grundlagen sind noch nicht vollständig erarbeitet worden. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 c) verwiesen.

f. Wurde inzwischen beim zuständigen Bundesministerium die Finanzierung für die NVT beantragt?

Nein, ein Antrag auf Aufnahme in Kategorie a des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramms wurde beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr noch nicht gestellt, da bislang der erforderliche Nachweis der Wirtschaftlichkeit noch nicht vorliegt und die Baureife noch nicht gegeben ist.

Frage 9:

Welche Abstimmungsrunden fanden in den letzten zwei Jahren zwischen dem Senat und der Deutschen Bahn AG (DB AG) statt, um die Planungen für die TVO und NVT zu harmonisieren und mögliche Zielkonflikte zu verhindern? (bitte Gesprächstermine und wesentliche Besprechungspunkte im Einzelnen ausweisen)

Antwort zu 9:

Die DB AG ist Mitglied im Planungsgremium zur Tangentiale Verbindung Ost (TVO). In diesem Rahmen finden regelmäßig Abstimmungen statt.

Weiterhin fanden Besprechungen zur Abstimmung, Vorstellung und Diskussion der Arbeitsstände der Trassierungsstudie für die Nahverkehrstangente (Südabschnitt) an folgenden Terminen statt: 19.08.21, 21.09.21, 19.10.21, 02.11.21, 15.11.21, 16.12.21, 07.01.22, 29.03.22, 29.04.22, 10.06.22.

Für die Erstellung der Trassierungsstudie zur Nahverkehrstangente (Südabschnitt) durch die DB AG war die vorlaufende Planung der TVO Grundlage, um beide Vorhaben zu ermöglichen. Ebenso wurde die im parallel zur TVO verlaufenden Abschnitt erarbeitete Trassierung der NVT an die Planer der TVO übergeben.

Zielkonflikte können sich vorrangig aufgrund der unterschiedlichen Planungsparameter zwischen Straße und Schiene und der unterschiedlichen Planungshorizonte ergeben. Um dies zu vermeiden, erfolgen die Abstimmungen dazu sowohl im Rahmen der regulären Planungsbeteiligungen als auch in den regelmäßigen Planungsrunden auf unterschiedlichen Arbeitsebenen.

Frage 10:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 10:

Keine.

Berlin, den 15.07.2022

In Vertretung

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