

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 02. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. November 2022)

zum Thema:

Bauarbeiten der U-Bahnlinie 6

und **Antwort** vom 14. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Nov. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/13774
vom 02.11.2022
über Bauarbeiten der U-Bahnlinie 6

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Warum lässt es der Senat zu, dass die U-Bahnlinie 6 wegen Bauarbeiten zwischen Alt-Tegel und Kurt-Schumacher-Platz für einen sehr langen Zeitraum bis 2025 gesperrt wird, obwohl umweltfreundliche Verkehrsmittel gemäß Mobilitätsgesetz absoluten Vorrang genießen?

Antwort zu 1:

Die grundhafte Sanierung des nördlichen Abschnitts der U-Bahnlinie 6 ist eine dringend erforderliche und bereits seit langem geplante Sanierungsmaßnahme der BVG. Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme ist zwingend erforderlich und alternativlos, um die technische Verfügbarkeit der Anlagen dauerhaft zu gewährleisten und damit letztlich den Betrieb der U-Bahnlinie 6 auf diesem wichtigen Streckenabschnitt bis zum nördlichen Endbahnhof Alt-Tegel langfristig zu sichern.

Der Senat begrüßt die Herangehensweise der BVG, die zahlreichen notwendigen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen auf diesem „in die Jahre gekommenen“ Streckenabschnitt der nördlichen U6 in einem umfangreichen Vorhaben zu bündeln und dabei eine Komplettspernung des Abschnitts in Kauf zu nehmen, anstatt über viele Jahre hinweg mit „gestückelten“ Maßnahmen die Sanierung zu betreiben und die Fahrgäste immer wieder aufs Neue mit verkehrlichen Beeinträchtigungen zu belasten.

Das Mobilitätsgesetz sieht zwar einen grundsätzlichen Vorrang des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vor, schließt aber dabei selbstverständlich notwendige Sanierungsmaßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur und Gewährleistung eines dauerhaften Betriebes keinesfalls aus. Vielmehr sind in einem Schnellbahnsystem wie dem Berliner S- und U-Bahn-Netz Modernisierungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur zwingend notwendig, um auch in der Zukunft einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleisten zu können.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:

„Bei der Sanierung der U-Bahnlinie 6 muss eine 65 Jahre alte Strecke mit rund 2300 Meter Dammstrecke, 6500 Meter Gleise, acht Weichen, acht Brückenbauwerken und einer Vielzahl von Stromversorgungs-, Kommunikations- und Zugsicherungsanlagen erneuert werden. Darüber hinaus wird auch die U-Bahnbrücke über der Seidelstraße abgerissen und neugebaut. Arbeiten dieses Ausmaßes benötigen einen ausreichenden Zeitraum. Der notwendige Busersatzverkehr ist in dichtem, attraktivem Takt mit gesonderter Bussonderfahrstreifen zur Beschleunigung geplant worden und trägt damit zur Beförderung in hoher Qualität für die Fahrgäste im ÖPNV bei.“

Frage 2:

Hat der Senat geprüft, ob sich die Bauarbeiten durch ein 3-Schicht-System inkl. Nachtarbeit sowie durch Anreize mittels Bonizahlungen an die Baufirmen bei vorfristiger Fertigstellung, wie bei Autobahnprojekten in Berlin bereits mehrfach angewandt, beschleunigen lassen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben schließt Nacht- und Wochenendarbeiten aufgrund des dicht besiedelten Wohngebietes ausdrücklich aus. Die Lärm- und Arbeitsschutzverordnungen müssen entsprechend eingehalten werden.“

Der Senat teilt diese Auffassung, so dass ein 3-Schicht-System nicht in Frage kommt.

Frage 3:

Warum wurde die S-Bahnlinie 25 zwischen Tegel und Schönholz, die eine schnelle Umfahrungsmöglichkeit darstellt, nicht rechtzeitig zum Baubeginn der U 6 zweigleisig ausgebaut, um den derzeitigen 20-Minuten-Takt der S 25 auf einen 5 bzw. 10 Minuten Takt verkürzen zu können, um so einer drohenden Überfüllung vorbeugen zu können?

Antwort zu 3:

Der Ausbau der Bahnstrecke von Schönholz über Tegel nach Hennigsdorf (Kremmener Bahn) ist fester Bestandteil des Gemeinschaftsprojektes i2030 der Länder Berlin und Brandenburg, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) sowie der Deutschen Bahn AG. Nach den erfolgten umfangreichen Grundlagenermittlungen haben sich die Projektpartner in diesem Jahr darauf verständigt, die nächsten Planungsschritte – beginnend mit der Vorplanung – für den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur für einen durchgehenden 10-Minuten-Takt auf der S25 anzugehen.

Das Vorhaben ist insgesamt sehr komplex, da für den Betrieb eines 10-min-Taktes auf der S25 ein erheblicher Infrastrukturausbau erforderlich sein wird. Dazu zählen vor allem der Aufbau eines zweiten Streckengleises, mehrere Weichenverbindungen, zahlreiche Ersatzneubauten für die bestehenden Eisenbahnüberführungen entlang der Strecke, die Berücksichtigung des Güterverkehrs, der Ausbau und teilweise Neubau der S-Bahnhöfe sowie umfangreiche Ausbaumaßnahmen der technischen Infrastruktur (Stromversorgung, Signalisierung, Zugfunk).

Dementsprechend ist ein mehrstufiger und über mehrere Jahre dauernder Planungs- und Genehmigungsprozess mit zahlreichen Abstimmungen zwischen den Projektpartnern durchzuführen.

Aus den genannten Gründen war ein Ausbau der S25 für einen 10-min-Takt vor dem Baubeginn auf der U6 nicht möglich.

Frage 4:

Warum wurden die Bahnsteige entlang der nördlichen S 25 nicht rechtzeitig zum Baubeginn der U 6 so verlängert, dass die S 25 anstatt mit derzeit 6 Wagen dann mit 8 Wagen verkehren könnte, um so eine höhere Kapazität anbieten zu können?

Antwort zu 4:

Der Ansatz, die Bahnsteige der S-Bahnhöfe entlang der S25 für den Einsatz von Vollzügen (8 Wagen) zu verlängern, um so eine höhere Streckenkapazität zu ermöglichen, ist korrekt und wird auch vom Senat verfolgt. Daher hat der Senat im September 2020 bei der DB Station&Service AG als zuständigem Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine entsprechende

Bestellung für die Bahnsteigverlängerungen vorgenommen. Diese Maßnahme soll weitgehend unabhängig von dem komplexen i2030-Ausbauvorhaben (siehe Antwort zu 3) geplant und realisiert werden und ist Bestandteil des Bahnstationsmodernisierungsprogramms Berlin gemäß der zwischen dem Land Berlin und der DB AG Ende 2021 geschlossenen Rahmenvereinbarung.

Da für den Einsatz der 8-Wagen-Züge aber auch zwingend der Bahnhof Hennigsdorf als Endpunkt der Linie S25 ausgebaut werden muss, sind zusätzliche vertragliche Regelungen zwischen dem Land Brandenburg und der DB AG erforderlich.

Auch dieses Infrastrukturvorhaben erfordert einen umfangreichen Planungs- und Realisierungsprozess, so dass eine Inbetriebnahme der längeren Bahnsteige auf allen Unterwegsbahnhöfen nicht vor Ende 2027 möglich sein wird.

Frage 5:

Ist dem Senat bekannt, dass die Gefahr besteht, dass es bedingt durch die Eingleisigkeit bei der jetzt schon verspätungsanfälligen S 25 bei noch deutlich höherem Verkehrsaufkommen im bestehenden 20 Minuten Takt zu noch größeren Unregelmäßigkeiten kommt mit erheblichen Problemen im Pendlerverkehr bei der Anschlusssicherung von und zu Zügen des Regionalverkehrs im Bahnhof Hennigsdorf?

Antwort zu 5:

Dem Senat ist bekannt, dass die eingeleisigen Abschnitte im Verlauf der Linie S25 das Risiko der Verspätungsübertragung und der Verspätungsbildung vergrößern. Dennoch liegt der Pünktlichkeitsgrad der S25 in der Langzeitbetrachtung zwar leicht unter dem netzweiten Mittelwert, zählt jedoch nicht zu jenen Linien mit dem geringsten Pünktlichkeitsgrad. Möglicherweise werden jedoch im Nordabschnitt der Linie S25 wegen der Anschlusssituation mit vergleichsweise knappen Übergangszeiten in Hennigsdorf und Bornholmer Straße Verspätungen durch die Fahrgäste in stärkerem Maße wahrgenommen als auf anderen Linien. Dem Senat sind auch die Probleme hinsichtlich der Anschlusssicherheit in Hennigsdorf, insbesondere auch im Hinblick auf die aktuell dort bestehenden baubedingten Einschränkungen, bekannt. Inwiefern während der bevorstehenden baubedingten Sperrung des Nordabschnitts der U6 eine erhöhte Verkehrsnachfrage auf der Linie S25 zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit und ggf. der Anschlusssicherheit führen wird, ist vorab nicht valide abschätzbar, zumal im Umfeld der U-Bahnlinie 6 noch weitere Fahrtalternativen im ÖPNV-Netz bestehen. Gleichwohl wird der Senat gemeinsam mit der S-Bahn Berlin GmbH die Entwicklung der Pünktlichkeit der Linie S25 mit Blick auf die Sperrung des Nordabschnitts der U6 in besonderem Maße beobachten.

Frage 6:

Hat der Senat geprüft, ob während der U 6-Bauzeit durch das Angebot einer zusätzlichen Regionalbahnverbindung von Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Gesundbrunnen der Fahrgastdruck auf der S 25 gemindert werden könnte?

Antwort zu 6:

Ja, das wurde durch den Senat geprüft. Im Ergebnis wurde dabei jedoch festgestellt, dass mit einer solchen Maßnahme keine nennenswerte Entlastung der S25 erzielt werden kann. Selbst unter günstigen Bedingungen würde die Fahrzeit einer solchen Verbindung mindestens 30 Minuten betragen. Damit läge die Fahrzeit schon spürbar über der Fahrtzeit der S-Bahnlinie 25. Aufgrund der eingleisigen Verbindungskurve im Karower Kreuz, die auch von den Zügen der RE-Linie 5 und der IC-Linie 27 genutzt wird und der auch ansonsten dichten Streckenbelegung auf der Stettiner Bahn und dem Berliner Eisenbahn-Außenring, die abschnittsweise zusätzlich zu den vorgenannten Linien auch durch die RE-Linien 3, 6 und 66 sowie die RB-Linien 12, 20, 27 und 32 (letztere ab Dezember 2022) genutzt werden, sind jedoch noch weitere Fahrzeitverlängerungen zur Konfliktvermeidung zu erwarten, sofern sich eine solche Verbindung insbesondere zur Hauptverkehrszeit in Hinblick auf die Infrastrukturkapazität überhaupt realisieren ließe.

Zusätzlich würden hiervon nur Fahrgäste profitieren, die ohnehin am Bahnhof Gesundbrunnen umsteigen würden oder dort ihr Ziel hätten. Fahrgäste, die mit der S-Bahn aus der inneren Stadt kommen oder dorthin wollen, würden noch weitere Fahrzeitverluste durch den zusätzlichen erforderlichen Umstieg in Gesundbrunnen erleiden.

Unter Würdigung dieser Argumente würden wenige bis keine Fahrgäste diese Verbindung nutzen und mithin keine Entlastungswirkung der S-Bahnlinie 25 erzielt werden können. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) teilt diese Einschätzung.

Aus den vorgenannten Gründen sieht der Senat davon ab, ein solches Angebot bauzeitlich einzurichten. Einen Zusammenhang mit der Baumaßnahme an der U-Bahnlinie 6 kann der Senat nicht erkennen. Unabhängig davon wird die langfristige Weiterentwicklung und verkehrliche Verbesserung des Korridors Berlin-Hennigsdorf im Projekt i2030 intensiv untersucht und geplant.

Berlin, den 14.11.2022

In Vertretung

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