

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

vom 01. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezember 2022)

zum Thema:

**Planungsstand bei der Reaktivierung der Stammbahn im Berliner Südwesten –
Drucksache 19/11981 nachgefragt**

und **Antwort** vom 15. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dez. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14139
vom 01.12.2022
über Planungsstand bei der Reaktivierung der Stammbahn im Berliner Südwesten –
Drucksache 19/11981 nachgefragt

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

Frage 1:

In der Antwort zur Drucksache 19/11981 wurde mitgeteilt, dass aus verschiedenen dort angeführten Gründen eine die Natur besonders schonende Variante unter Einbeziehung der Wannseebahn verworfen wurde. Weshalb wäre diese Variante nicht mit dem Deutschlandtakt kompatibel? Wie viele Minuten Fahrzeitabweichung unterscheidet die Variante entlang der historischen Stammbahn von der Wannseebahnstrecke? Wieviel zeitliche Toleranz erlaubt der sogenannte Deutschlandtakt in einem System, das bisher täglich mit Verspätungen zu kämpfen hat?

Antwort zu 1:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Rahmen der Untersuchungen des Zielfahrplans Deutschlandtakt für die Streckenführung der Potsdamer Stammbahn auch alle Fahrplantrassen und Abhängigkeiten zu anderen Zugfahrten geprüft. In dem inzwischen veröffentlichten Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt ist als Ergebnis der Prüfungen die Führung der Potsdamer Stammbahn über Düppel-Kleinmachnow und Europarc enthalten. Aussagen zu der potentiellen Zeitersparnis der durch das BMDV untersuchten Alternativen und der zeitlichen Toleranz des durch das BMDV initiierten Zielfahrplans Deutschlandtakt können durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) nicht gegeben werden.

Frage 2:

Ist bei der Streckenführung entlang der historischen Stammbahn nicht ebenso mit umfangreichen Eingriffen in dicht besiedelte Gebiete in Zehlendorf und Kleinmachnow zu rechnen, vor allem, wenn man in Betracht zieht, wie sich diese betroffenen Gegenden seit November 1989 verändert haben, baulich verdichtet wurden und infrastrukturell immer mehr zusammenwachsen?

Antwort zu 2:

Wie in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/11981 ausgeführt, liegen Einzelheiten zur Projektgestaltung, u.a. die Auswirkungen auf den Natur-, Wasser- und Bodenschutz, die Auswirkungen auf die Anliegerinnen und Anlieger, sowie die Lage der Verkehrsstationen derzeit nicht vor, sondern werden erst im Rahmen der Vorplanung erarbeitet. Grundsätzlich ist die Streckenführung der Stammbahn aber bis heute eine gewidmete Eisenbahninfrastruktur und in den Flächennutzungsplänen des Landes Berlin, der Gemeinde Kleinmachnow sowie der Landeshauptstadt Potsdam als Bahnfläche ausgewiesen. Sie wurde somit von Bebauung freigehalten.

Frage 3:

Die Bewohner Kleinmachnows wären mit einem neuen Bahnhof entlang der ehemaligen Strecke der Stammbahn nur ganz im Norden ihrer Gemeinde, an der Grenze zu Zehlendorf, vielleicht in Höhe des Marktplatzes an der Kreuzung Berlepschstraße und Karl-Marx-Straße, an diese Regionalbahnstrecke angeschlossen. Gleichzeitig hat der Senat die Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz auf der Agenda. Ließe sich der Norden Kleinmachnows daher nicht deutlich kostengünstiger und umweltschonender mit einer Verlängerung der U3 über Mexikoplatz hinaus Richtung Süden (weniger als 3 km) erschließen?

Antwort zu 3:

Die Entscheidung zur Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn verfolgt lokale wie regionale Ziele. Lokal ist ein wesentlicher Aspekt neben der Anbindung Kleinmachnows auch die des Europarc Dreilinden mit eigens neu zu errichtenden Haltepunkten. Zu den regionalen Zielen gehören aber darüber hinaus bspw. die Flexibilisierung der Verkehre im Knoten Berlin, eine bessere Anbindung der Brandenburger Gemeinden an Berlin und der Schaffung von Resilienz für die Berliner Stadtbahn.

Diese Ziele ließen sich mit einer Verlängerung der U3 über den Mexikoplatz hinaus nicht erreichen. Im Übrigen sehen der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030, sowie der sich daraus ableitende Nahverkehrsplan 2019-2023 derzeit keine Netzplanerweiterung der U3 über den Mexikoplatz hinaus vor. Die Arbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden aufgenommen.

Frage 4:

Wie ist der weitere Zeitplan bei diesem Projekt im Rahmen von i2030? Wann ist mit dem Abschluss der Vorentwurfsplanung zu rechnen? Welche weiteren Schritte folgen zu welchen Zeitpunkten? (Bitte detailliert erläutern.) Ab welchem dieser Schritte bzw. Zeitpunkte ist die „umfassende Bürgerbeteiligung“ vorgesehen?

Antwort zu 4:

Aktuell ist die Zeichnung einer Finanzierungsvereinbarung über die Leistungsphase 2 der HOAI in Vorbereitung. Als nächste Schritte sind die Zeichnung der Finanzierungsvereinbarung, die Durchführung von ersten Nutzen-Kosten-Untersuchungen und die Finalisierung der betrieblichen Aufgabenstellung vorgesehen. Ein Abschluss der Vorplanung wird nach derzeitigem Stand für 2027 erwartet, eine Inbetriebnahme (vorbehaltlich Finanzierungssicherung und Genehmigungen) für Mitte/Ende der 2030er Jahre. Eine umfassende Bürgerbeteiligung wird begleitend zur Planung (ab Vorliegen relevanter Erkenntnisse aus der Vorplanung) und im Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Berlin, den 15.12.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz