

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 25. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2023)

zum Thema:

Was bleibt vom Ausbau des i2030-Korridors Kremmener Bahn noch übrig? (II)

und **Antwort** vom 06. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14727
vom 25. Januar 2023
über Was bleibt vom Ausbau des i2030-Korridors Kremmener Bahn noch übrig? (II)

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 den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Warum scheidet jetzt schon ein wesentlicher Projektbestandteil – die Direktverbindung aus der Prignitz über Hennigsdorf und Tegel nach Gesundbrunnen – aus, obwohl noch „erste projektinterne Nutzen-Kosten-Grobbewertungen laufen“ und „eine Gesamtbewertung auf Basis von Infrastrukturkosten aus der Vorplanung“ noch nicht vorgenommen wurden?

Antwort zu 1:

Neben dem Ausbau der S-Bahnstrecke von Berlin-Schönholz nach Hennigsdorf (S25) einschließlich einer möglichen Verlängerung bis Velten gehörte auch die Direkteinbindung der Regionalverkehrslinien des Prignitz-Expresses (RE6, RB55) von Neuruppin über Hennigsdorf nach Gesundbrunnen zu den ursprünglichen Zielstellungen für diesen Korridor. Die aufwändigen Grundlagenermittlungen und ersten Untersuchungen der i2030-Partner haben jedoch zum Ergebnis geführt, dass die voraussichtlichen Kosten für den Ausbau des Regionalverkehrs über Tegel parallel zur S25 deutlich zu hoch wären, um den Nachweis des

volkswirtschaftlichen Nutzens zu erbringen und daraus eine Förderwürdigkeit gegenüber dem Bund ableiten zu können.

Als Gründe für die geschätzten sehr hohen Investitionskosten auf dem gesamten Abschnitt zwischen Berlin-Schönholz und Velten sind folgende Faktoren zu benennen: Der erforderliche dreigleisige Ausbau des Bahndamms (zwei S-Bahn-Gleise und ein zusätzliches Regionalverkehrsgleis) zwischen Abzweig Schönholz und Tegel mit entsprechenden Betroffenheiten des Umfelds, der komplexe Umbau der Bahnhöfe Tegel und Hennigsdorf sowie die voraussichtlich notwendige technisch komplexe Veränderung des Bahnübergangs Gorkistraße mit angrenzender Bebauung und Autobahntunnel im direkten Umfeld.

Neben diesen erheblichen Eingriffen im innerstädtischen Bereich haben letztlich auch betriebliche Gründe dazu geführt, die Durchbindung des Regionalverkehrs nicht weiter zu verfolgen. So hätte der für den Abschnitt zwischen Tegel, Hennigsdorf und Velten ursprünglich vorgesehene Mischbetrieb von S-Bahn und Regionalverkehr auf den gleichen Gleisen für erhebliche Schwierigkeiten in Bezug auf die Fahrplanstabilität und die Fahrplanrobustheit sowohl für den 30-Minuten-Takt des Regionalverkehrs als auch für 10-Minuten-Takt auf der S25 bis Hennigsdorf gesorgt. Die DB AG hat darüber hinaus erhebliche Bedenken in Bezug auf die hohe Komplexität der Leit- und Sicherungstechnik für einen Mischbetrieb geäußert. Darüber hinaus wäre eine Elektrifizierung der Regionalverkehrsstrecke aufgrund der Mischnutzung mit der mit Gleichstrom betriebenen S-Bahn ausgeschlossen gewesen.

Frage 2:

Ist im weiteren Verlauf der Nutzen-Kosten-Untersuchung die „Gesamtbewertung mit Reaktivierung der S-Bahn bis Velten und Regionalverkehr via Tegel“ noch vorgesehen? Wenn nein, warum wird das ursprüngliche Projektziel überhaupt nicht untersucht und dem reduzierten Projektziel gegenübergestellt?

Antwort zu 2:

Eine weitere Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Reaktivierung der S-Bahn bis Velten und Regionalverkehr via Tegel ist nicht vorgesehen, da damit kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn verbunden ist.

Unter Antwort zu 1 ist ausgeführt, dass das ursprüngliche Projektziel in aufwändigen Grundlagenermittlungen untersucht worden ist. Die genannten Gründe, die gegen die Lösung einer Regionalverkehrsführung über Tegel nach Gesundbrunnen sprechen, haben zu einem entsprechenden Beschluss des i2030-Lenkungskreises im Sommer 2022 geführt.

Frage 3:

Wie sehen die „offiziellen Bevölkerungsprognosen“ aus? Und wie sehen die Verkehrswünsche der Bevölkerung aus?

Antwort zu 3:

Die offiziellen Bevölkerungsprognosen des Landes Berlin können auf <https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/stadtwissen/bevoelkerungsprognose-2021-2040> eingesehen werden.

Wenn sich die sehr allgemein gehaltene Frage nach den „Verkehrswünschen der Bevölkerung“ auf das ÖPNV-Angebot entlang der Kremmener Bahn bezieht, dann geht es sicherlich um Themen wie eine allgemeine Verbesserung der Schienenpersonennahverkehr-Verbindung zwischen der Prignitz und Berlin als auch um ein deutlich verbessertes Angebot auf dem Außenast der S25 durch längere Züge und Taktverdichtungen auf dem Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf.

Frage 4:

Welcher Laufweg und welche Halte wurden dem unterstellten Angebot „30-Minuten-Takt (aus RE6 und RB55) ab Gesundbrunnen in Richtung Neuruppin“ zugrunde gelegt?

Antwort zu 4:

Der VBB teilt hierzu mit:

„Es wird davon ausgegangen, dass gemeint ist, welche Laufwege und Halte im ursprünglichen und nicht mehr weiterverfolgten Konzept mit der Direkteinbindung des Regionalverkehrs via Berlin-Tegel nach Berlin Gesundbrunnen zugrunde gelegt wurden, sodass diese nachfolgend aufgeführt sind:

RE6: Berlin Gesundbrunnen – Berlin Tegel – Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen – Neuruppin Rheinsberger Tor – Neuruppin West (weiter bis Wittenberge)

RB55: Berlin Gesundbrunnen – Berlin Tegel – Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Bärenklau – Vehlefanze – Schwante – Kremmen – Beetz-Sommerfeld – Wustrau-Radensleben – Neuruppin Rheinsberger Tor – Neuruppin West.“

Frage 5:

Wie sieht der Bahnhof Tegel in den zugrunde gelegten Infrastrukturvarianten aus (Lage, Anzahl und Anordnung der Gleise und Bahnsteige, Zugänge, Kreuzung mit der Gorkistraße)?

Antwort zu 5:

In den oben erwähnten Grundlagenermittlungen wurden folgende Infrastrukturvarianten für den Bereich des Bahnhofs Bahnhof Tegel zu Grunde gelegt:

Beim Erhalt des S-Bahnhofs Tegel in seiner heutigen Lage (mit einem Mittelbahnsteig und zwei Bahnsteiggleisen) wären dessen Zugänge im Wesentlichen unverändert geblieben. Für die Regionalverkehrslösung wäre ein weiteres, östlich angeordnetes Fernbahngleis mit Bahnsteig und entsprechenden Zugängen sowie zusätzlich eine Verlängerung des westlichen S-Bahnsteigs um eine Bahnsteigkante für den Regionalverkehr erforderlich gewesen.

Eine Beibehaltung des nahegelegenen Bahnübergangs (BÜ) Gorkistraße oder alternativ ein Ersatz des BÜ durch eine Straßenüberführung (SÜ) konnte in der Grundlagenermittlung nicht abschließend geklärt werden. Aufgrund der Erhöhung der die Gorkistraße kreuzenden Gleise von 2 (Status quo, nur S-Bahn) auf 3 (S-Bahn und ein Fernbahngleis) sowie deutlich längeren Schließzeiten des Bahnübergangs durch eine Verdopplung der kreuzenden S-Bahnzüge sowie der zusätzlichen 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde wäre jedoch ein Erhalt des Bahnübergangs Gorkistraße äußerst unwahrscheinlich gewesen.

Dies wiederum hätte zur Folge gehabt, dass die gesamte Infrastruktur des Bahnhofs Tegel mit seinen S- und Regionalbahngleisen und -bahnsteigen in eine Troglage gebracht werden müsste, was letztlich eine sehr kostenintensive Lösung bedeutet hätte.

Frage 6:

Wie wurden der erheblich geringere verkehrliche Nutzen und die erhöhten betrieblichen Erschwernisse bei Weglassung der Direktverbindung bei der Nutzen-Kosten-Abschätzung berücksichtigt (noch nicht geklärter Ersatz-Laufweg der Regionalzüge, längere Fahrzeit, Nichterreichbarkeit des Verkehrsknotenpunkts Tegel bzw. nur mit Umsteigezwang, Behinderungen am Karower Kreuz, Konflikte mit dem Güterverkehr auf dem nördlichen Außenring)?

Antwort zu 6:

Der VBB teilt hierzu mit:

„Der verkehrliche Nutzen wird gemäß den Vorgaben der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung bewertet. Hierbei erfolgt kein Vergleich zwischen verschiedenen Ausbauvarianten, sondern vielmehr ein Vergleich zwischen dem Ausgangszustand ohne Realisierung der Infrastrukturmaßnahme und dem Zustand mit Umsetzung der

Infrastrukturmaßnahme. Im Ergebnis der enorm hohen Kostenschätzung für die Investitionen zur Einbindung der Regionalzüge über Tegel war trotz des zu erwartenden höheren Nutzens dieser Variante bei weitem kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis absehbar, welches für eine Förderung der Maßnahme über das GVFG-Bundesprogramm erforderlich gewesen wäre. Für die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch die Regionalzüge ist keine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich.“

Frage 7:

Wie wurden die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Maßnahmen zur Verkehrswende berücksichtigt, bei deren Umsetzung eine wesentlich höhere Nutzung des ÖPNV anstelle des MIV zu erwarten ist?

Antwort zu 7:

Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik 2021 - 2026 soll die Verkehrswende vorangebracht und der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Zu den Zielsetzungen gehört unter anderem der Ausbau der Schienenwege sowie die Schaffung von Taktverdichtungen in den Außenbezirken auf mindestens einen 10-Minuten-Takt. Die S-Bahn ist zudem ein Garant der Berliner Mobilität.

Mit dem erfolgten Systementscheid und dem im i2030-Lenkungskreis getroffenen und nach außen kommunizierten Beschluss, die Kremmener Bahn im Abschnitt von Berlin-Schönholz bis Hennigsdorf für die Durchführung eines 10-Minuten-Taktes auszubauen, werden die o.g. Zielsetzungen des Koalitionsvertrages berücksichtigt.

Frage 8:

Sieht es der Senat für sinnvoll an, gleichzeitig mit der Ermittlung der ohnehin nicht geringen Kosten für den zweigleisigen Ausbau der in den 1990er Jahren nur provisorisch hergerichteten S-Bahn-Strecke Schönholz – Tegel auch die Kosten für den mehrgleisigen Ausbau zu ermitteln, um sie miteinander vergleichen zu können und so zu einer objektiven Entscheidungsgrundlage zu kommen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Wie unter Antwort zu 1 dargelegt worden ist, sind im Rahmen der Grundlagenermittlungen und ersten Untersuchungen der i2030-Partner auch die Grobkosten für einen mehrgleisigen Ausbau der Strecke ermittelt worden. Aufgrund dieser geschätzten enorm hohen Kosten sowie weiterer betrieblicher Gründe wurde eine Entscheidung gegen die Regionalverkehrseinbindung über Berlin-Tegel getroffen.

Daher wird es auch keine weiteren zeit- und kostenaufwendige Untersuchungen für einen mehrgleisigen Ausbau dieser Bahnstrecke geben.

Ziel ist der Ausbau der S25 für die Einführung eines attraktiven 10-Minuten-Taktes auf dem gesamten Abschnitt zwischen Schönholz und Hennigsdorf sowie einer Verlängerung bis Velten im 20-Minuten-Takt.

Frage 9:

Wann werden weitere Zwischenergebnisse vorliegen, insbesondere zum Einfluss des Ausbaus und der Nutzung der Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz? Wann und wie ist die Veröffentlichung vorgesehen?

Antwort zu 9:

Der VBB teilt hierzu mit:

„Erste Einschätzungen zur Nutzung der Nordostkurve am Hennigsdorfer Kreuz (sogenannte „Kurve Hohenschöpping“) werden in diesem Jahr erwartet. Aussagekräftige Zwischenergebnisse für den Korridor südlich von Velten einschließlich der Kurve Hohenschöpping sind aufgrund der Komplexität erst in einer Gesamtbewertung auf Grundlage der Vorplanung möglich.

Über die Art und Weise der Kommunikation werden sich die i2030-Partner zu gegebener Zeit abstimmen.“

Frage 10:

Welche Vorstellungen hat der Senat kurz- und mittelfristig – beim heutigen 20-Minuten-Takt und beim künftigen 10-Minuten-Takt der S-Bahn – zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Tegel durch verkürzte Umsteigewege, andere Lage der Bushaltestellen und andere Buslinienführungen unter Nutzung des Waidmannsluster Damms zur Entlastung des Bahnübergangs Gorkistraße?

Antwort zu 10:

Der Senat und die weiteren i2030-Projektpartner streben den Ausbau der S25 für die Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes von Schönholz über Tegel bis Hennigsdorf an.

Im Rahmen der Vorplanung als nächstem wichtigen Projektarbeitsschritt wird untersucht werden, ob der Bahnübergang Gorkistraße erhalten werden kann oder aus verkehrlichen Gründen eine Auflassung erforderlich sein kann. Dieses Ergebnis wird möglicherweise Auswirkungen auf die Lage und Zugänglichkeit des S-Bahnhofs Tegel haben. Demzufolge

können auch erst im Rahmen der Vorplanung konkretere Aussagen zum Bahnhof Tegel und der umgebenden Bushaltestellen und Buslinienführungen getroffen werden.

Berlin, den 06.02.2023

In Vertretung

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