Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 15 490
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 04. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Mai 2023)

zum Thema:

Status Quo: i2030 – Mehr Schiene für Berlin - Brandenburg

und **Antwort** vom 26. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mai 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15490
vom 04.05.2023
über Status Quo: i2030 – Mehr Schiene für Berlin - Brandenburg

---

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

Frage 1:

Zum Korridor: Berlin-Spandau – Nauen

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus?
b. Inwieweit werden der geplante Beginn der Leistungsphase 3 nach HOAI für das dritte Quartal 2023 sowie der geplante Beginn der Leistungsphase 4 nach HOAI zum Ende des Jahres 2029 eingehalten werden können?
c. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
d. Mit welchen Ergebnissen wurden die Verhandlungen mit der Havelländischen Eisenbahn AG als Betreiberin der Bötzowbahn über einen Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung (Leistungsphase 2) abgeschlossen und konnte die Aufnahme der Planungsleistungen wie erwartet Ende 2021/Anfang 2022 aufgenommen werden?

Antwort zu 1:

Die Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) für die Variante viergleisige Fernbahn Berlin-Spandau – Nauen (Gleiskonfiguration Fernverkehr außen, Regionalverkehr innen) zzgl. zweigleisiger S-Bahnverlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee befindet sich in fortgeschrittener Erstellung.
Die Planungsaufnahme des „Deutschlandtakt-Korridors Hamburg–Berlin, Abschnitt Neustadt (Dosse) – Berlin-Spandau“ in den HOAI-Leistungsphasen 1/2 durch den Bund befindet sich in Vorbereitung.

Die Sicherstellung der nächsten Schritte zur Projektfinanzierung, sowie die inhaltliche Projektausgestaltung sind mit dem Bund abzustimmen. Hieraus wird sich u. a. der weitere Projektzeitplan für den Fernbahnausbau im Rahmen des Deutschlandtaktes ergeben.
Für die S-Bahnverlängerung auf der HVLE-Infrastruktur in Richtung Falkenseer Chaussee wurde der Finanzierungsvertrag 2021 abgeschlossen. Die Vergabe der Planungsleistung (HOAI-Leistungsphase 2) wird gerade durchgeführt und steht kurz vor dem Abschluss.

Frage 2:

Zum Korridor: Prignitz-Express/Velten

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus für Abschnitte „Gesundbrunnen/Velten“ und „Velten/Neuruppin“?
b. Inwieweit wird die Direkteinbindung des RE6 nach Berlin-Gesundbrunnen im Jahr 2026 eingehalten werden können?
c. Welche behördlichen Genehmigungen im Hinblick auf die Leistungsphasen 3 und 4 im Teilabschnitt Velten bis Neuruppin stehen derzeit noch aus?
d. Welche Zeitschiene ist nunmehr für den Realisierungsbeginn sowie die Fertigstellung der Abschnitte Berlin-Gesundbrunnen bis Velten sowie Velten bis Neuruppin anzunehmen?
e. Welche niveaufreien Lösungskonzepte konnten zwischenzeitlich hinsichtlich der Antwort auf Frage 2. d.) in Drs. 18/27285 erarbeitet werden? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 2:

Der i2030-Korridor Nordwest besteht aus mehreren Teilabschnitten.
Der Ausbau der Infrastruktur für die Taktverdichtung im Regionalverkehr zwischen Velten und Neuruppin befindet sich im Abschluss der HOAI-Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und in der Durchführung der HOAI-Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung). Nach vollständiger Prüfung der Planunterlagen legt das Eisenbahn-Bundesamt die weitere Vorgehensweise fest. Es ist davon auszugehen, dass eine öffentliche Auslegung von Planunterlagen, soweit erforderlich, in der zweiten Jahreshälfte 2023 erfolgen wird. Der Ausbau der Infrastruktur wird nach derzeitigem Planungs- und Abstimmungsstand im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Das baubetriebliche Konzept befindet sich aktuell in der Erstellung. Es ist davon auszugehen, dass der Bau in den Jahren 2025 und 2026 erfolgt.
Die Vollelektrifizierung des PEX zwischen Hennigsdorf, Neuruppin und Wittenberge befindet sich in der HOAI-Leistungsphase 1.
Für den S-Bahnausbau zwischen Berlin-Schönholz, Berlin-Tegel, Hennigsdorf und Velten einschließlich der Untersuchung einer Berlin-Einbindung des PEX wurde die Finanzierungsvereinbarung für die HOAI Leistungsphase 2 (Vorplanung) gezeichnet. Nach Vergabe der Planungsleistungen soll die Bearbeitung durch ein Ingenieurbüro vsl. Mitte 2024 starten. Nach derzeitigem Planungs- und Abstimmungsstand kann von einer Realisierung Mitte der 2030er Jahre ausgegangen werden.
Der i2030-Lenkungskreis hat in seiner Sitzung am 27.06.2022 beschlossen, dass die Direkteinbindung des PEX über Berlin-Tegel nach Berlin-Gesundbrunnen nicht weiter verfolgt

wird. Stattdessen wird eine schnelle Einbindung mit Führung über den Berliner Außenring zu möglichen Endpunkten in Berlin, z. B. Richtung Berlin-Gesundbrunnen oder Berlin Ostkreuz untersucht. Hierzu wird aktuell eine Fahrplanuntersuchung durchgeführt.
Gleichzeitig wird neu angestrebt, die S-Bahn bis Hennigsdorf im 10-Min.-Takt verkehren zu lassen. Unter Berücksichtigung dieser neuen Rahmenbedingungen werden im Zuge der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) für den zweigleisigen S-Bahnausbau für den Bereich des Bahnübergangs Gorkistraße (Bezirk Reinickendorf) die Varianten „Beibehaltung“ und „Auflösung“ durch das zu bindende Ingenieurbüro technisch untersucht.

Frage 3:

Zum Korridor: Nordbahn/Heidekrautbahn

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus für Abschnitte „Gesundbrunnen/Wilhelmsruh (Nordbahn)“ und „Heidekrautbahn“?
b. Konnte die Finanzierungsplanung für die Ausführungsplanung im Abschnitt „Stammstrecke Heidekrautbahn“ erfolgreich abgeschlossen, zum Sommer 2021 gezeichnet und damit das Ende der Gesamtplanung zu Anfang 2022 erreicht werden?
c. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
d. Wird die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn planmäßig zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2024 durchgeführt werden können?
e. Welche Ergebnisse hat die Auswertung der Trassierungsstudien für den Halt der RB20 sowie perspektivisch der RB12 und der RB32 hervorgebracht und welche weiteren Planungsschritte folgten hieraus Ende des Jahres 2021?

Antwort zu 3:

Für den Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Wilhelmsruh (DB-Anteil) wird aktuell die HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) durchgeführt.
Für den Abschnitt Berlin-Wilhelmsruh – Abzw. Schönwalde (NEB-Anteil) läuft aktuell die HOAI-Leistungsphase 3/4 (Entwurfsplanung/ Genehmigungsplanung). Die Auslegung der Planunterlagen Stammstrecke Heidekrautbahn in Berlin und Brandenburg ist erfolgt.
Die bei Projektstart in 2018 angestrebte Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist durch die Vielzahl wie auch die Inhalte der Einwendungen im laufenden Planfeststellungsverfahren sowie aufgrund der komplexen Planungsvorbereitungen, die in Pandemiezeiten zu Verzögerungen geführt haben. nicht sichergestellt.
Die HOAI-Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) für den zusätzlichen Regionalbahnhalt in Birkenwerder ist abgeschlossen. Im Ergebnis der Trassierungsstudie wurde festgestellt, dass die Errichtung von Außenbahnsteigen oder alternativ einem Mittelbahnsteig möglich ist. Nächster Schritt ist die Beauftragung der HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung), um diese Varianten technisch näher zu untersuchen.

Frage 4:

Zum Korridor: Siemensbahn

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus der Siemensbahn?
b. Wird der Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung bis Mitte 2024 sowie das Ende der Genehmigungsplanung mit Erteilung des Planrechts Mitte 2026 eingehalten werden können?
c. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
d. Was hat die Auswertung der Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich der drei Varianten zur Verlängerung der Siemensbahn von Gartenfeld nach Hakenfelde konkret ergeben. (Aufstellung und Einschätzung der drei Optionen erbeten.)
e. Mit welchem Ergebnis wurde die Zustandsermittlung des in Frage 4. C.) Drs. 18/27285 genannten Baugrundes im Jahr 2021 abgeschlossen?

Antwort zu 4:

Für das Projekt „Reaktivierung Siemensbahn 1. BA (Jungfernheide – Gartenfeld)“ wurde die Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2) finalisiert. Derzeit befindet sie sich im Prüflauf zwischen den Projektpartnern.
Der Abschluss der Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphase 3) ist für Mitte 2024 vorgesehen.
Im Projektabschnitt Bahnhof Jungfernheide – Querung Altarm Spree ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der Antrag zum Planrechtsverfahren ist nach aktuellem Stand zu Einreichung beim Eisenbahn-Bundesamt in 2024 vorgesehen.
Für die Projektabschnitte Altarm Spree – Popitzweg (Historisches Stahlviadukt) und Popitzweg – Bahnhof Gartenfeld (Historischer Bahndamm) finden nach Vorliegen der Vorplanung Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt zum Planrechtsverfahren statt.
Bezüglich der Baufinanzierung laufen Abstimmungen mit dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr über eine mögliche Förderung aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).
Für eine mögliche Verlängerung der Siemensbahn wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Ergebnisse wurden vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) veröffentlicht. Das Streckengutachten Baugrund hat ergeben, dass der Damm standsicher ist.

Frage 5:

Zum Korridor: Berlin-Dresden/Rangsdorf

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus des Korridors Berlin-Dresden/Rangsdorf?
b. Inwiefern wird der Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung bis Anfang 2024 sowie das Ende des gesamten Planungsprozesses im ersten Quartal 2024 eingehalten werden können?
c. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
d. Welche Ergebnisse erbrachte die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) „S-Bahn Nord-Süd“ im Hinblick auf den Nachweis der betrieblichen Machbarkeit sowie die Wirtschaftlichkeit des S-Bahn-Haltepunktes Kamenzer Damm und des Regionalverkehrshaltes Buckower Chaussee?

Antwort zu 5:

Im Korridor Berlin-Dresden/Rangsdorf wird u.a. mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Südkreuz (außerhalb i2030) bereits ab Dezember 2025 die Fahrzeit im Regionalverkehr deutlich reduziert und der Takt verdichtet.
Eine perspektivische S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Dahlewitz wird bei entsprechender Nachfrageentwicklung infrastrukturell nicht ausgeschlossen.
Die Ergebnisse der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) für eine S-Bahnverlängerung bis Rangsdorf wurden dem Land Brandenburg im November 2022 übergeben. Der geschlossene Finanzierungsvertrag über die HOAI-Leistungsphasen 2 bis 4 wird nach den vertragsgegenständlichen Regelungen mit Abschluss der HOAI-Leistungsphase 2 beendet.
Neue Entwicklungen zu einer Baufinanzierung und zur Erteilung behördlicher Genehmigungen gibt es in diesem Korridor derzeit nicht.
Im Ergebnis der „EBWU Nord-Süd“ wurde festgestellt, dass der zusätzliche S-Bahn-Halt Kamenzer Damm keine negativen betrieblichen Auswirkungen auf die Betriebsqualität der S-Bahn hat. Die dadurch entstehende Fahrzeitverlängerung ist im Fahrplan zu berücksichtigen.
Ergebnisse zur Wirtschaftlichkeit konnten nicht durch die EBWU ermittelt werden; die dazu erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchung wird nach Vorliegen der Planungen durchgeführt.
Das Vorhaben befindet sich aktuell noch in der Grundlagenermittlung (HOAI-Leistungsphase 1).
Nach den bislang vorliegenden Untersuchungsergebnissen wäre der Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee unter den aktuellen betrieblichen Rahmenbedingungen nicht nutzbar und wäre frühestens im Rahmen des Verkehrsvertrages „Netz Elbe-Spree II“ ab Dezember 2034 umsetzbar. Als nächster Schritt finden daher die erforderlichen fahrplantechnologischen Betrachtungen im Zuge der Angebotskonzeption „Netz Elbe-Spree II“ statt.

Frage 6:

Zum Korridor: Magdeburg-Berlin-Eisenhüttenstadt

a. Wie ist der aktuelle Stand der Projektphasen bzw. Betriebsstufen?
b. Wird die anvisierte Finalisierung der Vor- und Entwurfsplanung für die 2. Betriebsstufe bis Mitte 2023 sowie die Erlangung des Planungsrechts bis Ende 2025 eingehalten werden können?
c. Konnten alle Anpassungen an den Stationen im Laufe des Jahres umgesetzt und zur Betriebsaufnahme Netz-Elbe-Spree in den Fahrplanwechsel zum Ende des Jahres 2022 aufgenommen werden?
d. Welche kurzfristigen Umbaumaßnahmen für Betriebsaufnahme im Dezember 2022 waren am Bahnhof Berlin Friedrichstraße nötig? (vgl. hierzu Antwort auf Frage 6. c.) in Drs. 18/27285)

Antwort zu 6:

Die Umbaumaßnahmen bei den Verkehrsstationen der Baustufe 1 (Berlin Friedrichstraße, Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf (Mark), Pillgram und Ziltendorf) konnten planmäßig zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2022 abgeschlossen

werden. Für die Verkehrsstationen der Baustufe 2 (Götz, Groß Kreutz, Potsdam Park Sanssouci, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf, Pillgram und Ziltendorf) ist die HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) abgeschlossen und der Übergang in die HOAI-Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) eingeleitet. Für die Verkehrsstationen der Baustufe 3 (Kirchmöser, Wusterwitz und Kraftwerk Finkenheerd) wurde die HOAI-Lph 1 (Grundlagenermittlung) eingeleitet.
Die Vorplanung wurde u.a. wegen Zusatzmaßnahmen in der Leit- und Sicherungstechnik und Nachvermessungen erst Anfang 2023 abgeschlossen. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Entwurfsplanung der 2. Betriebsstufe deshalb sukzessive in 2024 zum Abschluss gebracht werden kann. Nach jetzigem Stand sind 5 Teilmaßnahmen planrechtsfrei, 2 Teilmaßnahmen benötigen ein Planrecht und für 2 weitere Teilmaßnahmen ist die Klärung der Notwendigkeit des Planrechts erst mit fortgeschrittener Entwurfsplanung möglich. Die Erlangung der notwendigen Planrechtsbeschlüsse richtet sich nach den vorstehend beschriebenen Abläufen. Am Bahnhof Berlin Friedrichstraße wurden im Rahmen der Baustufe 1 Anpassungen an den Blindenleitstreifen vorgenommen.

Frage 7:

Zum Korridor: Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen

a. Wie ist der aktuelle Projektstatus des Korridors Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen?
b. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
c. Haben die geplante Bauausführung für den Abschnitt Lübbenau-Cottbus im Jahr 2025 sowie die Inbetriebnahme des Abschnitts im Jahr 2027 weiterhin Bestand?
d. Hat Umbau des nördlichen Bereichs des Bahnhofs Königs Wusterhausen bereits begonnen und wie weit ist dieser fortgeschritten?
e. Wie weit und mit welchen Ergebnissen sind die weiteren Abstimmungen bzgl. des kompletten Umbaus des Bahnhofs Königs Wusterhausen fortgeschritten?

Antwort zu 7:

Der Korridor Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen besteht aus 2 Teilabschnitten.
Der Teilabschnitt Lübbenau – Cottbus befindet sich derzeit im Rahmen der HOAI-Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) im Anhörungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt. Für das Projekt Lübbenau- – Cottbus befindest sich die Finanzierungsvereinbarung in der Verhandlung zwischen dem Bund, dem Land Brandenburg und der DB.
Der Teilabschnitt Bahnhof Königs Wusterhausen gliedert sich in verschiedene Maßnahmen, von denen 2 im i2030-Portfolio verankert sind. Das Projekt „Kehrgleis“ ist im März 2023 in Betrieb gegangen.
Der Umbau des Nordkopfes des Bahnhofs Königs Wusterhausen wird im Rahmen des InvKG realisiert. Bauvorbereitende Maßnahmen für das Vorhaben Nordkopf Königs Wusterhausen haben bereits Ende 2022 begonnen. Der Beginn der Bauhauptleistung ist für 2024 geplant.

Frage 8:

Zum Korridor: Potsdamer Stammbahn/S25 Süd

a. Wie ist der aktuelle Stand der Projektphasen im Korridor Potsdamer Stammbahn/S25 Süd?
b. Mit welchem Ergebnis wurde der offene Systementscheid abgeschlossen?
c. Mit welchem Ergebnis wurde die Vorplanung zur S-Bahn-Verlängerung der S25 im Jahr 2021 finalisiert und kann so der Abschluss der Genehmigungsplanung für das Jahr 2028 eingehalten werden?
d. Welche neuen Entwicklungen gibt es seit April 2021 hinsichtlich der Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund sowie der Erteilung behördlicher Genehmigungen?
e. Wann ist verbindlich mit einer Entscheidung zugunsten einer S-Bahn- oder einer Fernbahnvariante zu rechnen?

Antwort zu 8:

Der i2030-Korridor Südwest besteht aus mehreren Teilabschnitten.
De Die Maßnahme Potsdamer Stammbahn als zweigleisige, durchgehend elektrifizierte Regionalverkehrsstrecke befindet sich derzeit in der Planungsphase der Grundlagenermittlung (HOAI-Leistungsphase 1).
Für den Wiederaufbau und die Elektrifizierung der Potsdamer Stammbahn für den Regionalverkehr im Abschnitt zwischen Potsdam Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz wurde die Finanzierungsvereinbarung für die HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) gezeichnet.
Für den Abschnitt des südlichen Berliner Innenrings zwischen Berlin-Schöneberg und Berlin-Ostkreuz befindet sich die Finanzierungsvereinbarung für die HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) in der Endabstimmung.
Das Ergebnis der HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung) liegt voraussichtlich im Jahr 2024 vor.
Nach derzeitigem Stand ist weiterhin davon auszugehen, dass die HOAI-Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) im Jahr 2028 abgeschlossen sein wird.
Hinsichtlich der Baufinanzierung für die Potsdamer Stammbahn und den südlichen Berliner Innenring werden unverändert Finanzierungsoptionen geprüft und mit möglichen Finanzierungsgebern besprochen.
Der S-Bahnausbau zwischen Berlin-Südende und Berlin-Lichterfelde Ost und die S-Bahnverlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf, Sputendorfer Straße (S25 Süd) befinden sich in der HOAI-Leistungsphase 2 (Vorplanung). Zur Projektbeschleunigung wird die Möglichkeit zur Bündelung der Leistungsphasen 2 – 4 geprüft.
Bezüglich der Baufinanzierung laufen Abstimmungen mit dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr über eine mögliche Förderung aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Frage 9:

Welche konkreten unter Antwort auf Frage 9.) in Drs. 18/27285 genannten Beschleunigungspotenziale wurden seit April 2021 zu welchen Zeitpunkten genutzt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 9:

Für die Siemensbahn und die Sammelvereinbarung für die Ausbaumaßnahmen im S-Bahnnetz wurden Finanzierungsvereinbarungen mit mehreren Leistungsphasen zur Beschleunigung der Planung und planungsphasenübergreifende Bearbeitung einzelner Planungsschritte abgeschlossen.

Frage 10:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 26.05.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt