

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Klaus Lederer und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 2. November 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. November 2023)

zum Thema:

Bau der S-Bahn-Linie 21 (City-S-Bahn)

und **Antwort** vom 23. November 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Nov. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Klaus Lederer (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17224
vom 02.11.2023
über Bau der S-Bahn-Linie 21 (City-S-Bahn)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Trassenvarianten sind im Zusammenhang mit dem Bau der S21 (City-S-Bahn) zwischen Potsdamer Platz und Hauptbahnhof geprüft worden? Bitte Nennung aller Varianten sowie Untervarianten inklusive Darlegung der geschätzten Kosten und Bauzeiten sowie der Gründe, warum sie verworfen worden sind.

Frage 2:

Warum betrachtet der Senat die Variante 12h als Vorzugsvariante?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB wurden seit der Beauftragung S21 durch das Land Berlin im Jahr 1999 über 15 Varianten untersucht. Diese Varianten beinhalten wiederum zahlreiche

Planungsuntervarianten. Die Varianten lassen sich in drei Gruppen aufteilen: 1. Trassen, die eine zweigleisige Führung östlich des Reichstagsgebäudes vorsehen und damit eine offene Baugrube in diesem Bereich erfordern. 2. Varianten, die jeweils einen eingleisigen Richtungstunnel westlich und östlich des Reichstagsgebäudes vorsehen und damit weitestgehend im Schildvortrieb erstellt werden können. 3. Planungsvarianten, die die vorhandenen Vorratsbauwerke nicht nutzen und versuchen den Bereich großräumig zu umgehen. Zu den Gründen mangelnder Eignung gehört nach Auskunft der DB, dass sie sich negativ auf die Spree und den Schiffsverkehr auswirken, von der Baukommission des Bundestages abgelehnt werden oder bautechnisch nicht machbar sind. Die Variante 12h sieht eine Tunnelröhre im westlichen und eine Tunnelröhre im östlichen Teil des Trassenkorridors des 2. Bauabschnitt vor.

Der Senat wird auf der Grundlage umfassender Prüfungen zeitnah eine Entscheidung treffen.

Frage 3:

Welche Auswirkungen hat die Variante 12h auf das Mahnmal für die ermordeten Sinti und Roma Europas?

Frage 5:

Wie viele Bäume müssen für das Verkehrsprojekt weichen?

Frage 6:

Wie positioniert sich der Senat dazu, dass Bäume weichen müssen, die vom verstorbenen Künstler Dani Karavan als Teil seines Werks konzipiert wurden?

Antwort zu 3, 5 und 6:

Die Fragen 3, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB würde bei einer Umsetzung der Variante 12h das Mahnmal während der gesamten Bauphase durchgehend nutzbar sein. Danach würde es keinen Eingriff in die Substanz des Mahnmals geben. Mit der Verlegung des Zugangstunnels würde die Voraussetzung geschaffen, das tägliche Wechseln der Blume ohne Unterbrechung zu gewährleisten. An der Verringerung der Eingriffe in die Vegetation während des Baus würde in der weiteren Vertiefung der Planung gearbeitet. Die das Denkmal umgebenden Bäume würden weitestgehend erhalten bleiben. Östlich angrenzend müssten ca. sieben Bäume sowie rund fünf Büsche gefällt werden und nach Ende der Arbeiten wieder neu angepflanzt werden. Um die Anmutung des umgebenden Baumbestandes bestmöglich zu erhalten, würden während der Bauphase an dieser Stelle zahlreiche hohe Bäume in Pflanzkübeln vorgesehen. In den direkt angrenzenden Bäumen hängen Lautsprecher der Klanginstallation des Denkmals. Während der Bauzeit könnten die Lautsprecher der zu fällenden Bäume mit einer alternativen Aufhängung

am selben Ort verbleiben. Eine Beeinträchtigung des Mahnmals durch Lärm- oder Erschütterungen im Betrieb der S-Bahn würde durch entsprechende bauliche Vorsorge verhindert.

Ob und in welchem Umfang die zunächst zu fällenden Bäume vom verstorbenen Künstler Dani Karavan als Teil seines Werks konzipiert wurden, ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 4:

Wie positioniert sich der Senat zu der Aussage aus dem jüngsten offenen Brief von Vertreter*innen der Minderheit der Sinti und Roma sowie der israelischen Künstler*innenfamilie um Dani Karavan, dass die derzeit geplante Trassenführung das Denkmal für die ermordeten Sinti und Roma Europas unwiderruflich zerstöre und die Opfer, die Überlebenden und deren Nachkommen entehre?

Antwort zu 4:

Sollte der Senat die Weiterverfolgung der Variante 12h beschließen, ist in jedem Fall zu gewährleisten, dass das Denkmal in seiner Funktion erhalten bleibt und das Andenken an die Opfer gewahrt wird. Es würde Teil des weiteren Planungsprozesses durch die DB und den Senat sein, einen bauzeitlichen Eingriff soweit wie möglich abzumildern. Um diesen Prozess mitzugestalten, wird der Senat auch die Vertreterinnen und Vertreter der Verbände der Sinti und Roma und die Familie des Künstlers Karavan einbeziehen.

Frage 7:

Welche weiteren Gespräche zum Trassenverlauf sind seitens des Senats geplant und wer soll daran teilnehmen?

Antwort zu 7:

Es ist das Ziel des Senats, dass die Gespräche mit Frau Karavan, dem Büro des verstorbenen Künstlers und den bislang beteiligten Verbänden der Sinti und Roma auch in weiteren Phasen der Planung weiterzuführen.

Frage 8:

Welches Ziel verfolgt der Senat in den Gesprächen: Will er die Vorzugsvariante 12h durchsetzen oder sucht er weiter nach einer Variante, die das Mahnmal in Gänze erhält?

Antwort zu 8:

Der Senat hat sich in den Gesprächen über die Variante 12h und andere Alternativen ausgetauscht. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 1 und 2 verwiesen.

Frage 9:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat eine Trassenführung durchzusetzen, die das Denkmal in seiner Gesamtheit unangetastet lässt? Werden dazu weitere Gespräche mit dem Bundestag gesucht?

Frage 10:

Würde der Senat eine weitere Debatte dazu in der Baukommission des Deutschen Bundestags unterstützen?

Frage 11:

Teilt der Senat die Auffassung, dass sich der Deutsche Bundestag bei einem nationalen Mahnmal nicht einfach aus der Verantwortung stehlen kann?

Frage 12:

Wie positioniert sich der Senat vor dem Hintergrund der Entscheidung zulasten des Mahnmahls dazu, dass andere mögliche Varianten bisher am Deutschen Bundestag bzw. der Baukommission des Bundestags gescheitert sind? Eine offene Baustelle am Friedrich-Ebert-Platz wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Wie bewertet der Senat diese Begründung des Bundestags und welche Kenntnisse über Betroffenheiten liegen ihm dazu vor? Wie viele Büros oder Sitzungsräume im Reichstag wären von dieser offenen Baustelle betroffen?

Frage 13:

Wie positioniert sich der Senat zu der Absage des Bundestags an eine Trassenführung, die näher am Reichstag entlangführen würde? Welche Argumente liegen ihm dazu vor, welche Risiken bestehen aus Sicht des Bundestags?

Antwort zu 9 bis 13:

Die Fragen 9 bis 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Baukommission des Deutschen Bundestages hat sich mit den Auswirkungen der S21 befasst. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den Protokollauszug aus der Sitzung am 29. Januar 2020 verwiesen (siehe Anlage). Der Senat erkennt die Zuständigkeit der Baukommission des Deutschen Bundestages für ihre Belange an und ist der Auffassung, dass sich die Baukommission des Deutschen Bundestages seiner Verantwortung bewusst war und in seiner Stellungnahme berücksichtigt hat. Das Ergebnis wurde von der DB im Abwägungsprozess der Planungsvarianten entsprechend berücksichtigt.

Frage 14:

Kann der Senat nachvollziehen, dass es angesichts des von Nazideutschland in Berlin geplanten und von hier aus ins Werk gesetzten Porajmos das Mahnmal für viele Sinti und Roma auch der zentrale Ort der Trauer um ihre ermordeten Angehörigen ist, weil es solche Orte aufgrund der nationalsozialistischen Vernichtungspolitik nirgendwo sonst gibt, und dass die Diskussionen um die angeblich alternativlose Notwendigkeit seiner

Beeinträchtigung die Zweifel an einer Erinnerungskultur nähren, die sich des Zivilisationsbruchs der Nazis als Teil der deutschen Geschichte bewusst ist, unter die kein Schlusstrich gezogen werden darf?

Antwort zu 14:

Das Denkmal für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas ist ein zentraler Gedenkort für unermessliches Unrecht, das den Sinti und Roma in der Zeit des Nationalsozialismus angetan wurde. Der Senat wird der uneingeschränkten historischen Verantwortung unseres Landes und der damit verbundenen zentralen Bedeutung dieses Gedenkorts bei seiner Entscheidung über den Trassenverlauf Rechnung tragen.

Berlin, den 23.11.2023

In Vertretung

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



nur per E-Mail

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz
Abteilungsleiter IV

Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

Berlin, 5. Februar
Geschäftszeichen: [REDACTED]

Leiterin Sekretariat

bearbeitet von:

[REDACTED]
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dienstgebäude:
Bunsenstraße 2
10117 Berlin

**10. Sitzung der Kommission des Ältestenrates für Bau- und
Raumangelegenheiten (19. WP) am 29. Januar 2020; Beschluss**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter [REDACTED],

die Kommission des Ältestenrates für Bau- und
Raumangelegenheiten hat in ihrer 10. Sitzung der
19. Wahlperiode am 29. Januar 2020 zu Tagesordnungspunkt 1
„Trassenführung der S-Bahnlinie 21 (S 21) – Vorstellung einer
neuen Trassenvariante“ den folgenden Beschluss gefasst:

*„Die Kommission des Ältestenrates für Bau- und
Raumangelegenheiten nimmt die vorgestellte Trassenvariante 12
des 2. Bauabschnitts der S-Bahnlinie 21 (S 21) zur Kenntnis,
deren westliche Trasse in einem Korridor mit einem Abstand in
einer Größenordnung von 13,5 m zum Reichstagsgebäude
verlaufen kann.*

*Die Kommission erhebt gegen das Projekt S 21 keine Einwände
unter dem Vorbehalt, dass bei der weiteren Planung alle derzeit
noch bestehenden technischen Bedenken im Zusammenhang mit
dem Besucher- und Informationszentrum und der Unterirdischen
Kältezentrale des Deutschen Bundestages sowie der bestehenden
Trasse der U-Bahnlinie 55 ausgeräumt werden können. Die
Deutsche Bahn AG und das Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung werden gebeten, zeitnah, mit Blick auf den
Standort der zuvor genannten Projekte und den Trassenverlauf
im Bereich des Tiergartens und des Platzes der Republik, die
erforderlichen Abstimmungen mit dem Land Berlin sowie dem
Bezirksamt Mitte von Berlin einvernehmlich abzuschließen.
Das Einverständnis der Kommission erfolgt zudem unter der
Maßgabe, dass das Land Berlin und die Deutsche Bahn AG bei*



der weiteren Planung, der Durchführung und dem späteren Betrieb der S 21 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Beeinträchtigungen für die Parlamentsgebäude – auch hinsichtlich des Schallschutzes – auszuschließen.“

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Herr Staatssekretär Streese und Ihr Mitarbeiter, [REDACTED] sowie die Deutsche Bahn AG, [REDACTED], erhalten dieses Schreiben nachrichtlich per E-Mail. Ferner wird das Schreiben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat per E-Mail zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]