Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 18 451
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 28. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. März 2024)

zum Thema:

Führt der Systementscheid zur Nahverkehrstangente (NVT) zu einem 2. S-Bahn-Ring oder bremst die aktuelle Planung der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) die Schienen-TVO aus?

und **Antwort** vom 18. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18451
vom 28. Februar 2024
über Führt der Systementscheid zur Nahverkehrstangente (NVT) zu einem 2. S-Bahn-Ring oder bremst die aktuelle Planung der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) die Schienen-TVO aus?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:
Alle Beteiligten sind sich darin einig, dass die Nahverkehrstangente ("NVT"; zusätzliches Gleispaar am östlichen Berliner Außenring "BAR") für ein klima- und sozialverträgliches Verkehrsangebot in den östlichen Berliner Bezirken und darüber hinaus ins Umland erhebliche Bedeutung hat.
Bereits vor Jahrzehnten wurde aufgrund des Bedarfs einer östlichen Schienen-Tangente eine zweigleisige (östliche) Erweiterung der (beizubehaltenden) Fernbahngleise des Berliner Außenrings geplant, die Fläche wurde seitdem freigehalten, und es wurden sogar schon Vorleistungen erbracht.

Frage 1:

Aus welchen Gründen drängt es sich planerisch auf, die Nahverkehrstangente auf der Ostseite der Fernbahntrasse des Berliner Außenrings (BAR) einzuordnen?

Antwort zu 1:

Für die S-Bahn Einbindung in Springpfuhl, für die Errichtung der Umsteigestationen zu stadteinwärts führenden ÖPNV-Strecken und die Einbindung im Grünauer Kreuz ist nach aktuellen Erkenntnissen eine Umsetzung auf der östlichen Seite technisch einfacher. Die technische Realisierbarkeit wurde im Rahmen der vom Senat beauftragten Trassierungsstudie nachgewiesen.

Frage 2:

Wem gehören die Grundstücke, auf denen das zusätzliche Gleispaar der bisherigen NVT-Freihaltetrasse (bei Beibehaltung der Fernbahn in jetziger Lage) verläuft?

Frage 3:

Sind die Grundstücke der bisherigen NVT-Freihaltetrasse vollständig planfestgestelltes Bahn-Gelände? Falls nein, welche Grundstücke sind nicht als Bahnfläche gewidmet?

Frage 5:

Wem gehören die Grundstücke, auf denen die nach Westen verschobene Fernbahn des BAR errichtet werden soll?

Frage 6:

Sind die Grundstücke der nach Westen "verschobenen" Fernbahn vollständig planfestgestelltes Bahn-Gelände? Falls nein, welche Grundstücke sind noch nicht als Bahnfläche gewidmet?

Antwort zu 2, 3, 5 und 6:

Die Fragen 2, 3, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für eine spätere Nahverkehrstangente (NVT) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden aufgrund der Darstellung im Flächennutzungsplan des Landes Berlin (FNP) jeweils ca. 40 Meter östlich und westlich der bestehenden Fernbahntrasse planerisch freigehalten. Hierbei sind keine grundstücksscharfen Aussagen zu Betroffenheiten oder Eigentumsverhältnissen möglich. Ziel jedweder Planung war die weitestgehende Nutzung bestehender bahngewidmeter Flächen.

Frage 4:

Für seine Planungen der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) hat der Senat nun eine neue NVT-Planung mit einer nach Westen "verschobenen" Fernbahn erarbeitet, warum?

Frage 7:

Wann hat der Senat die Deutsche Bahn beauftragt, die Planung einer "verschobenen" Fernbahntrasse und der Nahverkehrstangente zu erarbeiten, und wann wurde diese neue (verschobene) Planung vorgelegt? Warum wurde diese Planung noch nicht veröffentlicht?
Anmerkung: Es wird gebeten, aussagekräftige Übersichtspläne der bisherigen NVT-Freihaltetrasse und des vorhandenen BAR sowie der "verschobenen" Fernbahntrasse und "neuer" NVT-Freihaltetrasse – jeweils ergänzt um die aktuelle Planung der TVO – im Internet zu veröffentlichen.)

Frage 8:

Wann wird die Trassierungsstudie zur NVT veröffentlicht?

Antwort zu 4, 7 und 8:

Die Fragen 4, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Zuge der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens der Tangentialen Verbindung Ost wurde deutlich, dass die bisherige über den FNP abgesicherte Freihaltetrasse für die Nahverkehrstangente keine ausreichende Grundlage für eine planerische Beurteilung der beiden parallel führenden Planungen darstellt. Im Zuge dessen wurde seitens des Senats der Auftrag zur Erarbeitung der grundsätzlichen technischen Machbarkeit verschiedener Varianten zur Ausführung als S-Bahn bzw. als Regionalverkehrslösung als Trassierungsstudie im Januar 2021 erteilt, um vermeidbare Eingriffe in Schutzgüter rechtzeitig weitestgehend auszuschließen.

Die geltenden Planwerke des Landes Berlin ließen die Verkehrsmittelwahl für die Nahverkehrstangente zunächst offen. Um eine Entscheidungsgrundlage zu schaffen, wurde mit der Trassierungsstudie zunächst die grundsätzliche technische Machbarkeit für S-Bahn oder Regionalverkehr nachgewiesen. Diese technische Machbarkeit ergibt sich nach derzeitiger Einschätzung für eine S-Bahnlösung nur durch eine Erweiterung der Fernbahnflächen in westliche Richtung, bedingt u.a. auch durch die planerische Freihaltung einer Teilfläche im Biesenhorster Sand für eine mögliche S-Bahn-Werkstattanlage. Die Trassierungsstudie nimmt spätere Leistungsphasen nicht vorweg; sie weist nur die technische Realisierbarkeit verschiedener möglicher Planungsalternativen nach. Eine Veröffentlichung ist daher nicht vorgesehen.

Frage 9:

Trifft es zu, dass bei der "verschobenen" Fernbahnplanung abschnittsweise die Nahverkehrsstangente nur eingleisig realisiert werden kann? Wenn ja, welche Abschnitte betrifft dies? Hält der Senat eingleisige Abschnitte der NVT angesichts der Ziele der "Verkehrswende" für zukunftssicher?

Frage 12:

Wie viele Eingriffe in Privateigentum erfordert die NVT als S-Bahn? Wie viele Eingriffe wären in der Variante der Regionalbahnplanung nötig?

Antwort zu 9 und 12:

Die Fragen 9 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Grundsätzliches Ziel für eine neue S-Bahnstrecke ist eine zweigleisige Ausführung u.a. zur Vermeidung betrieblicher Engpässe. In besonders „engen“ Bereichen ist jedoch die abschnittsweise eingleisige Ausführung vor dem Hintergrund der Minimierung von Betroffenheiten denkbar; die betriebliche Abwickelbarkeit muss durch entsprechende Untersuchungen nachgewiesen werden.

Im Ergebnis der Prüfung der grundsätzlichen technischen Machbarkeit wurden verschiedene Engpässe oder Zwangspunkte wie beispielsweise mögliche Eingriffe in Privateigentum für alle geprüften Varianten identifiziert, die in den weiteren Planungsphasen einer vertiefenden Untersuchung bedürfen. Konkrete Aussagen für die spätere Projektumsetzung sind derzeit nicht möglich.

Frage 10:

Wurden die Kosten für die Verlegung der Fernbahn ermittelt? Wenn nein, warum nicht? Falls ja, mit welchem Preisstand und mit welchem Ergebnis (ggf. Grobschätzung)?

Frage 24:

Wie viel, der 1,4 Milliarden Euro prognostizierter Kosten sind für die Ertüchtigung der Güterverkehrsstrecke und wie viel für die Planung der NVT selbst?

Antwort zu 10 und 24:

Die Fragen 10 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die im Rahmen der Trassierungsstudie ermittelte Grobkostenschätzung (Preisstand 2021) beinhaltet die jeweiligen Kosten für die gesamte Planungsvariante sowohl für den Neubau der NVT als auch für notwendige Anpassungen an den Bestandsbahnanlagen. Eine Aufschlüsselung nach einzelnen Gleisnutzungen ist nicht möglich.

Frage 11:

Wird die TVO gemäß ihrer jetzigen Planung über planfestgestelltes Bahngelände verlaufen? Falls ja, wann soll das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfolgen?

Antwort zu 11:

Für die betroffenen Grundstücke wurde das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Abs. 1 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) bereits am 23.09.2023 eingeleitet.

Frage 13:

Wie viel Brückenbauwerke sind nach Stand heute für die NVT nötig? Wie viele davon sind davon nur durch die parallele Planung der TVO benötigt

Antwort zu 13:

Bei der NVT handelt es sich um eine neue Infrastruktur, die unabhängig von einer Ausführung als S-Bahn oder Regionalverkehrslösung den heutigen Bestimmungen für einen gesicherten Eisenbahnbetrieb Rechnung tragen muss. Dadurch ist eine Anpassung bzw. Erneuerung und auch der Neubau von verschiedenen Brückenbauwerken erforderlich. Im Rahmen der

Trassierungsstudie wurde die Errichtung von 36 Kreuzungsbauwerken bzw. Eisenbahnüberführungen identifiziert.

Im Kreuzungsbereich B1/5 wäre ein Brückenbauwerk mit einer Länge von 118 m (ohne TVO) erforderlich. Durch die Planung der TVO ergeben sich für die NVT im Kreuzungsbereich mit der B 1/5 nunmehr 3 kleinere Brückenbauwerke von 65, 42 und 4 m Länge.
Durch die vorgesehene Kreuzung der Tangentialverbindung Ost (TVO) mit dem Berliner Eisenbahnaußenring (BAR) zwischen Wuhlheide und der B1/5 sind zusätzliche Ingenieurbauwerke gegenüber der ursprünglichen geradlinigen Führung der TVO entlang des BAR in den jeweiligen Kreuzungspunkten – auch unabhängig von der NVT - erforderlich.

Frage 14:

Welche Abstimmungen haben im Vorfeld der Entscheidung mit Brandenburg stattgefunden? Gibt es entsprechende Absprachen zur Kooperation? Wenn ja, welche?

Antwort zu 14:

Das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg war im Rahmen der fahrplantechnologischen Betrachtung der verschiedenen Varianten der möglichen Ausführung als S-Bahn oder als Regionalverkehrslösung sowie zur Abstimmung verschiedener Angebots- und Haltekonzeptionen mit einbezogen.

Frage 15:

Welches Nahverkehrskonzept lag dem Senat bei der Abwägung zwischen Regional- und S-Bahn bei der Regionalbahnvariante zugrunde?

Antwort zu 15:

Auf Grundlage der Ergebnisse der Trassierungsstudie und einer verkehrlichen Nachfrageprognose sowie in Abstimmung mit dem Land Brandenburg wurde für die fahrplantechnologische Untersuchung eine Vorzugsvariante für die Regionalverkehrslösung erarbeitet. Dieser lagen folgende Prämissen zugrunde:

- RB 29 (Stundentakt): Eberswalde – Bernau – Hohenschönhausen – Springpfuhl – Biesdorf Süd – Wuhlheide – Dörpfeldstr. – Flughafen BER
- RB 30 (Stundentakt): Hennigsdorf (b Bln) – Karower Kreuz – Hohenschönhausen – Springpfuhl – Biesdorf Süd – Wuhlheide – Dörpfeldstr. – Flughafen BER
- Die beiden Linien sollen sich auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt zu einem Halbstundentakt überlagern
- Beide Linien fahren zusätzlich zu dem übrigen Linienangebot
- Basis ist außerdem das Ausschreibungsnetz VBB Netz Elbe-Spree (Zeitstufe ab 2026)

Frage 16:

Welche S-Bahn-Linienvariante lag dem Senat bei der Abwägung zwischen Regional- und S-Bahn zugrunde?

Antwort zu 16:

Auf Grundlage der Ergebnisse der Trassierungsstudie und einer verkehrlichen Nachfrageprognose sowie in Abstimmung mit dem Land Brandenburg wurde für die fahrplantechnologische Untersuchung eine Vorzugsvariante für die S-Bahnlösung erarbeitet. Dieser lagen folgende Prämissen zugrunde:

- „S95“ – neue Linie im 10-Minuten-Takt
  - 95.1: Flughafen BER ↔ NVT ↔ Birkenwerder alle 20 Minuten
  - 95.2: Flughafen BER ↔ NVT ↔ Bucher Straße alle 20 Minuten
- S7: Stamm-/Tageszuggruppe wie Status Quo
- S75-Stammzuggruppe im 20-min-Takt von Wartenberg auf die Stadtbahn
- 3. Zuggruppe Ahrensfelde in Richtung Warschauer Str. / Berlin-Ostbahnhof
- S45 verkehrt nach Berlin-Grünau
- S85 und S9 verkehren jeweils alle 20 min weiter zum Flughafen BER
- Basis ist außerdem der Ausschreibungsfahrplan für die S-Bahn Stadtbahn-Nord-Süd II (SBSNS-II) sowie die Realisierung der Verlängerung der S-Bahn über Wartenberg hinaus.

Frage 17:

Inwiefern wurden zusätzliche Güterverkehre, wie sie im Deutschland-Takt Entwurf 3.1 noch nicht konkretisiert sind, bei der Variantenabwägung berücksichtigt?

Antwort zu 17:

Grundlage der fahrplantechnologischen Untersuchung durch die Deutsche Bahn war das durch den Bund prognostizierte Mengengerüst für den Fern- und Güterverkehr.

Frage 18:

Welche Vor- und Nachteile von Gleichstrom (S-Bahn) und Wechselstrom (Regionalbahn) sind dem Senat bekannt und inwiefern waren diesen bei der Abwägung zwischen Regional- und S-Bahn entscheidend?

Antwort zu 18:

Aus Sicht der Stromversorgung liegt der wesentliche Vorteil der Gleichstrom-S-Bahn bei einem weitgehend unabhängigem vom weiteren Eisenbahnverkehr und störungsfreieren Betrieb gegenüber dem Regionalverkehr, der sich seinen Fahrweg mit dem Fern- und Güterverkehr „teilt“. Dies ist in die Abwägung mit eingeflossen.

Bei der S-Bahn und dem Regionalverkehr handelt es sich um zwei sich sehr ähnliche Verkehrsmittel. Der Systemvergleich erfolgte aus Sicht von Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit. Für jede der Sichtweisen wurden Kriterien definiert. Die maßgeblichen Kriterien für die Bewertung Fahrgast waren die Fahrzeit, die Attraktivität mit den Unterkriterien Umsteigen und Fahrtenfolge sowie die Barrierefreiheit. Für den Betrieb wurden die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Störungsfreiheit und Flexibilität herangezogen. Für die Kommune wurden die Kriterien Investitionen, Effektivität mit den Unterkriterien Wirkung auf induzierte ÖV-Verkehre und Flächenbedarf sowie Stadtentwicklung mit den Unterkriterien Kleinräumige Wirtschafts- und Sozialstruktur und städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotentiale gewählt. Die Allgemeinheit wurde mit den Kriterien Verkehrssicherheit, Umweltaspekte sowie Urbanität betrachtet.

Frage 19:

Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass die geplante Gleichstrom-S-Bahn, kaum über ihre Endpunkte hinaus verlängert werden kann, hinsichtlich seiner Entscheidung für die S-Bahn?

Antwort zu 19:

Die für die NVT geplante S-Bahnlösung soll in das bestehende S-Bahnnetz und die dortigen Linienführungen integriert werden.

Frage 20:

Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass die bereits bestehende zweigleisige Wechselstrom-Strecke je nach Erfordernis – vor allem bei steigendem Güterverkehr – schneller und leichter ausgebaut und um zusätzliche Gleise erweitert werden kann?

Frage 23:

Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass die Stromversorgung der S-Bahn mit Gleichstrom völlig neu errichtet werden müsste, während die vorhandene Wechselstromausrüstung nur zu ergänzen wäre?

Antwort zu 20 und 23:

Die Fragen 20 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Senat teilt die Aussage zu einer schnelleren und leichteren Realisierbarkeit einer Wechselstromlösung nicht. Sowohl die Gleichstrom- als auch die Wechselstromlösung erfordern enorme Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur des BAR; insbesondere die Errichtung der Turmbahnhöfe direkt an den Fernbahngleisen des BAR ist als sehr anspruchsvoll einzuschätzen.
Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Frage 21:

Wie beurteilt der Senat den Unterschied der Höchstgeschwindigkeiten von S-Bahn (100km/h) und Regionalbahn (160km/h), hinsichtlich seiner Entscheidung für die S-Bahn?

Frage 22:

Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass nur auf der Wechselstromstrecke die kürzere und damit schnellere Ostanbindung des BER gewährleistet werden kann, weil die geplante S-Bahn-Gleichstrom-Strecke den Umweg über Waßmannsdorf nimmt?

Antwort zu 21 und 22:

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Senat hat in seine Bewertung einbezogen, dass eine Abwägung zwischen höheren Fahrgeschwindigkeiten und besserer Erschließungswirkung durch mehr Verkehrshalte zu treffen ist. Bei der gleichen Zahl Verkehrshalte käme die höhere Geschwindigkeit im Regionalverkehr im Berliner Stadtgebiet kaum zum Tragen. Die Fahrzeuge der S-Bahn sind hingegen durch ihre Beschleunigungswirkung auf schnelle Beförderung und durch ihre Konfiguration auf schnellen Fahrgastwechsel ausgelegt.

Frage 25:

Wird die NVT Planung als Huckepack Verfahren zur TVO Planung integriert, um zu vermeiden, dass durch die Realisierung der Straße Fakten zu Ungunsten der Schiene getroffen werden?

Antwort zu 25:

Die Realisierung beider Verkehrswege ist Ziel des Senats. Die umfangreiche und komplexe Planung für eine Eisenbahnstrecke erfordert einen entsprechenden Planungszeitraum, der nicht zwingend identisch ist.

Berlin, den 18.03.2024

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