

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tonka Wojahn und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 6. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2024)

zum Thema:

Zweigleisiger Ausbau S25 Süd – zwischen Südende und Lichterfelde-Ost

und **Antwort** vom 24. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Tonka Wojahn (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (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. 19/19381
vom 06.06.2024

über Zweigleisiger Ausbau S25 Süd – zwischen Südende und Lichterfelde-Ost

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 die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Seit wie vielen Jahren besteht auf dem Abschnitt zwischen Südende und Lichterfelde-Ost bereits ein 10-Minutentakt?

Antwort zu 1:

Der 10-Minuten-Takt im Abschnitt Südende – Lichterfelde Ost besteht tagsüber seit der Wiederinbetriebnahme dieses zuvor nicht befahrenen Streckenabschnitts im Mai 1995. Eine rund zweijährige Unterbrechung, während der dieser Abschnitt nur im 20-min-Takt bedient wurde, bestand zwischen 2009 und 2011 infolge des Fahrzeugmangels während der S-Bahn-Krise. Seither wird der 10-Minuten-Takt in diesem Abschnitt wieder angeboten.

Frage 2:

Kann der Senat bestätigen, dass die S25, wie in dem nachfolgenden Artikel beschrieben, zu den pünktlichsten S-Bahnlinien in Berlin gehört? <https://www.berliner-zeitung.de/news/berlin-und-brandenburg-diese-regional-und-s-bahnlinien-sind-am-unpuenktlichsten-li.2206666>

Antwort zu 2:

Nein. Die vergleichsweise gute Gesamtbewertung der Linie S25 resultiert nicht aus deren Pünktlichkeit, wie von der Berliner Zeitung fälschlich wiedergegeben, sondern vielmehr aus dem vergleichsweise hohen Zuverlässigkeitsgrad der Linie S25. Für den Zeitraum 2019-2023, auf den sich die Antwort der vorbenannten Drucksache (parlamentarische Anfrage 7/9459 an den Brandenburger Landtag) bezog, liegt der Zuverlässigkeitsgrad als Kenngröße der nicht störungsbedingt ausgefallenen Fahrten für die Linie S25 (98,3 %) deutlich über dem netzweiten Mittelwert (95,3 %), der Pünktlichkeitsgrad (95,2 %) hingegen leicht unter dem netzweiten Mittelwert (95,6 %). Mithin gehört die Linie S25 nicht zu den pünktlichsten Linien.

Frage 3:

Ist es richtig, dass es aktuell in den nördlichen Stationen der S25 häufiger zu Verspätungen kommt als an den Stationen südlich vom Südkreuz?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In den Stationen nördlich von Südkreuz kommt es häufiger zu Verspätungen als an den Stationen südlich von Südkreuz, da der nördliche Bereich länger ist und 20 Stationen umfasst und mehr aufeinanderfolgende Eingleisigkeiten aufweist. Der südliche Bereich umfasst 7 Stationen und ist insgesamt kürzer.“

Frage 4:

Welche Arten von Verspätungen (wie zum Beispiel Signalstörungen, Personen im Gleisbereich, Notarzteinsätze) treten auf dem Abschnitt zwischen Südende und Lichterfelde-Ost am häufigsten auf?

Antwort zu 4:

Die im 1. Quartal 2024 häufigsten Verspätungsursachen zwischen Südende und Lichterfelde Ost können inkl. Häufigkeit nach Auskunft der DB AG der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Verspätungsursache	Häufigkeit
Zugfolge	67,36 %
Triebfahrzeuge	8,27 %
Gefährliche Ereignisse	4,59 %
Fremdeinwirkung	4,49 %

Frage 5:

Würden die häufigsten Arten von Verspätungen durch einen durchgehend zweigleisigen Betrieb der S25 weniger auftreten?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Durch eine durchgehende Zweigleisigkeit kann die Art der Verspätung nicht beeinflusst werden. Zweigleisige Strecken sind bei der Verspätungsreduzierung (nicht bei der Anzahl der Störungen) gegenüber eingleisigen im Vorteil. Demnach kann durch den zweigleisigen Ausbau der Infrastruktur erreicht werden, dass sich die Verspätungswirkung für den Fahrgast gegenüber der eingleisigen Infrastruktur schneller abbaut und im geringeren Maße auf andere Züge überträgt.“

Darüber hinaus werden die auf eingleisigen Strecken relevanten Konflikte mit den in Gegenrichtung verkehrenden Zügen durch einen zweigleisigen Ausbau vermieden, so dass sich der entsprechende Anteil der Verspätungsursache „Zugfolge“ reduziert.

Frage 6:

Die Gleisanlage der S25 wurde erst im Jahr 2022 erneuert, wurde der Bahnbetrieb auch im Hinblick auf die genannten Verspätungsarten bereits verbessert?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Infrastrukturmaßnahmen aus dem Jahr 2022 zur Erneuerung von Gleisanlagen dienen dem Aufrechterhalten der Verfügbarkeit. Sie haben keinen signifikanten Einfluss auf das Auftreten von Verspätungen. Grundsätzlich helfen erneuerte Infrastrukturelemente, Störungen mit Bezug zur Infrastruktur zu reduzieren. Die unter Frage 4 benannten häufigsten Verspätungsursachen können damit nicht vermieden, deren Häufigkeit und Folgen aber signifikant gesenkt werden.“

Frage 7:

Wurde die Erneuerung der Gleisanlage der S25 in der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EB-WU) zum Ausbau der S25 Süd berücksichtigt?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen werden für die Trassierungselemente konkrete Eigenschaften unterstellt (z. B. zulässige Geschwindigkeiten, Signalstandorte). Grundsätzlich werden zustandsbedingte Einschränkungen, z. B. reduzierte Geschwindigkeiten, nicht berücksichtigt.“

Frage 8:

Wird es ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des zweiten Gleises zwischen Lichterfelde-Ost und Südende geben und wann werden die betroffenen Anwohner, Kleingartenkolonien und Vereine entlang der Bahnstrecke mit in die Planung einbezogen?

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ist vorgesehen. Ein Gesprächstermin mit der Bahn-Landwirtschaft sowie Vertretern der Kleingartenkolonien, die sich im Bereich der Bahnstrecke in Berlin-Lankwitz befinden, hat im April 2024 stattgefunden. Weiterhin ist geplant, am 11.07.2024 in Berlin-Lankwitz eine Informationsveranstaltung für die interessierte Öffentlichkeit durchzuführen.“

Frage 9:

Wann ist der Baubeginn des genannten Streckenabschnitts geplant und wie lange würde der Ausbau dauern?

Antwort zu 9:

Die Maßnahme befindet sich noch in der Vorplanung, so dass derzeit keine genauen Angaben zum Umsetzungszeitraum gemacht werden können. Die Realisierung des zweigleisigen Ausbaus ist nach derzeitigem Planungsstand für die erste Hälfte der 2030er Jahre vorgesehen. Die dafür notwendigen Baumaßnahmen werden ca. 2-3 Jahre dauern.

Frage 10:

Wie hoch werden die Kosten für den Ausbau des zweiten Gleises geschätzt?

Antwort zu 10:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der Gesamtwertumfang (GWU) inklusive gesamthafter Erneuerung der Verkehrsstation Lankwitz wird aktuell mit ca. 225 Mio. EUR eingeschätzt.“

Frage 11:

Sind die Verkehrswege unter den S-Bahnbrücken während der Bauphase nutzbar?

- a. Wenn Einschränkungen möglich sind, ist bekannt, dass bei Einschränkungen am Edenkobener Weg ein Hockeyverein, eine Hundeschule, eine Eisbahn und ein Tennisklub über den Edenkobener Weg erreicht werden?
- b. Entfallen Parkplätze während der Bauphase am Edenkobener Weg, die insbesondere bei Hockeyspielen an den Wochenenden oder während der Wintersaison für die Eisbahn benötigt werden?
- c. Sind Einschränkungen für den Schiffsverkehr im Teltowkanal möglich?

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu zusammenfassend zu den Fragen a) bis c) mit:

„Es ist möglich, dass während der Bauphase punktuelle Einschränkungen auftreten. Einzelheiten werden mit den Betroffenen im Rahmen der Entwurfsplanung (voraussichtlicher Zeitraum: 2026 bis 2028) geklärt. Die Sensibilität für die angrenzenden Wirtschaftsbetriebe ist der DB InfraGO bekannt und wird entsprechend im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.“

Frage 12:

Im Bereich Südende bis Lankwitz sind aktuell auf der westlichen Seite nicht durchgehend Lärmschutzwände. Zwischen den nächstgelegenen Wohngebäuden und der Gleise liegen Kleingartenanlagen und teilweise sportliche Einrichtungen, sodass der Abstand zu den Wohngebäuden groß ist.

- a. Wurden Lärmmessungen durchgeführt und wenn ja wo wurden diese durchgeführt?
- b. Gab es in der Vergangenheit Beschwerden von Anwohnern aufgrund von Lärmbelästigung durch den Zugverkehr?
- c. Wurde bei der Planung berücksichtigt, dass zwischen vielen Wohngebäuden und den Bahngleisen bereits Lärmschutzwände vorhanden sind, die die Anwohner vor dem Lärm des Hockeyplatzes, des Eisstadions und des Tennisvereins schützen?

Antwort zu 12:

a) Die DB AG teilt hierzu mit:

„Bisher wurden im Rahmen der Planung keine Messungen durchgeführt. Es wurde eine Rasterlärmkarte auf Basis eines mathematischen Modells erstellt, u. a. unter Berücksichtigung des Zugprogramms und der verkehrenden Fahrzeugtypen. Im Rahmen der weiteren Planungsphasen werden diese detaillierter gem. geltendem Regelwerk betrachtet.“

b) Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der DB sind keine Beschwerden bekannt.“

c) Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung gibt es einen Vergleich zwischen dem jetzigen Bestand (inkludiert die genannten Schallschutzwände) und dem künftigen Soll-Zustand/-Betriebsprogramm.“

Frage 13:

In der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14626 vom 17.01.2023 wurde in der Antwort zur Frage 3c hinsichtlich des Lärmschutzes ein Gesamtkonzept erwähnt, auf welches die DB AG setzt. Laut der Antwort beinhaltet dies auch Lärmschutzmaßnahmen an der Fahrzeugflotte. Haben diese Maßnahmen an der Fahrzeugflotte auch einen positiven Effekt auf dem Lärmschutz im Bereich Südende bis Lankwitz und wurde dies in der Planung berücksichtigt?

Antwort zu 13:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Schaffung der Zweigleisigkeit im Bereich Lichterfelde Ost - Südende wurde als „erheblicher baulicher Eingriff“ gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV [1] bewertet und gemäß o. g. Verordnung untersucht und beurteilt. Mittels einer Schallimmissionsprognose ist zu untersuchen, welche Auswirkungen das Bauvorhaben auf die Lärmsituation hat, ob die Änderung der Bahnanlage „wesentlich“ im Sinne der 16. BImSchV ist und welche Lärmschutzmaßnahmen ggf. getroffen werden müssen.

Werden nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ ausgelöst, so erfolgt die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen mit dem Ziel, die Immissionsgrenzwerte der Verordnung an den anspruchsberechtigten Immissionsorten einzuhalten.

Die Berechnungen der Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen für Schienenverkehrslärm erfolgt gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung aus der Anzahl der Züge, der jeweiligen Zugart sowie aus den betrieblichen Planungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Streckenstück. Weiterhin ist die zu planende Infrastruktur berücksichtigt. Die spezifische Charakteristik einer Fahrzeugflotte ist daher nicht Teil der Berechnungen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung, da die Berechnungen mit vorgegebenen, allgemeingültigen Fahrzeugkategorien (gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung) durchgeführt werden.“

Frage 14:

Wurden bei der Planung der Lärmschutzwände und den Ausbau der Brücken die angrenzenden Kleingärten berücksichtigt und inwieweit werden diese beeinträchtigt?

Antwort zu 14:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Eine Berücksichtigung ist erfolgt. Ein dauerhafter Bedarf an Flächen, die nicht der DB InfraGO AG gehören, ist nach dem aktuellen Planungsstand nicht zu erwarten.“

Frage 15:

Können in der aktuellen Planungsphase bereits die Kosten der Lärmschutzwand genannt werden?

Antwort zu 15:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Aktuell wird der Finanzbedarf für Schallschutzwände auf ca. 2,5 Mio. EUR geschätzt, zusätzlich ergibt sich aus Maßnahmen zur Reduzierung von Schallemissionen (Konzept „Besonders überwachtes Gleis“) ein Finanzbedarf von ca. 670.000 EUR.“

Frage 16:

Stimmt der Senat zu, dass es sinnvoll wäre den Bedarf der Lärmschutzwände nochmals zu prüfen, auch in Hinblick darauf, dass hier Gelder eingespart werden können?

Antwort zu 16:

Dieses Projekt befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium der Planung. Nach dem jetzigen Kenntnisstand ist von der grundsätzlichen Notwendigkeit zur Errichtung von Lärmschutzwänden auszugehen. Im weiteren Verfahren wird dieser Sachverhalt, auch vor dem Hintergrund eines wirtschaftlichen Umgangs mit öffentlichen Mitteln, regelmäßig geprüft werden. Die konkreten Untersuchungen der Lärmimmissionen und dadurch ausgelösten Betroffenheiten sowie den dafür erforderlichen Schutzmaßnahmen erfolgen in einer späteren Planungsphase (Entwurfsplanung), so dass der genaue Bedarf an Lärmschutzwänden noch nicht bekannt ist. Lärmschutzwände sind nur zu errichten, wenn die gesetzlichen Regelungen dies erfordern werden.

Frage 17:

Ist es möglich, dass die Fertigstellung des neuen Stadtquartier Lichterfelde Süd und der Baubeginn des zweigleisigen Abschnitts zwischen Lichterfelde-Ost und Südende in dem gleichen Zeitraum fallen?

Frage 18:

Stimmt der Senat zu, dass es schwerfallen wird, die neuen Bewohner des Stadtquartiers Lichterfelde Süd vom öffentlichen Nahverkehr zu überzeugen, wenn dieser beim Einzug in das neue Stadtquartier nur einen Schienenersatzverkehr anbieten kann?

Frage 19:

Stimmt der Senat zu, dass Möglichkeiten geprüft werden sollten, die den Schienenersatzverkehr verhindern oder die Dauer des Ersatzverkehrs erheblich einschränken?

Antwort zu 17 bis 19:

Gemäß der in der Antwort zu Frage 9 genannten aktuellen Projektzeitplanung würde ein Ausbau der S25 voraussichtlich nach Fertigstellung einzelner Bauabschnitte des neuen Stadtquartiers Lichterfelde Süd erfolgen.

Grundsätzlich gilt es, während des Bauzeitraumes die Einschränkungen des S-Bahn-Angebotes möglichst gering zu halten sowie nachfragegerechte Ersatzverkehre vorzusehen. Gemeinsam mit dem ÖPNV-Angebot der BVG stehen den Fahrgästen somit auch während des Ausbaus der S25 stets Alternativen im öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung.

Des Weiteren kommt ein zweigleisiger Ausbau im Hinblick auf die Durchführung eines möglichst stabilen Betriebes perspektivisch auch den Anwohnerinnen und Anwohnern zugute und erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs.

Frage 20:

Im Optimalfall wäre jede S-Bahnlinie immer durchgehend zweigleisig. Jedoch zeigt die S25, dass trotzdem sie streckenweiser eingleisig ist eine akzeptable Betriebsqualität (insbesondere auf dem südlichen Streckenabschnitt) aufweist. Im letzten Nahverkehrsplan wurde ein Ausbau des zweiten Gleises sogar als optional und nach 2035 eingeplant.

Würde bei einer S-Bahnverlängerung von Teltow nach Stahnsdorf und ohne Ausbau des zweiten Gleises zwischen Südende und Lichterfelde -Ost die Betriebsqualität immer noch ausreichend sein?

Frage 21:

Würde ein zweigleisiger Ausbau von Lichterfelde-Ost bis einschließlich S-Bahnhof Lankwitz zu einer Verbesserung der Betriebsqualität führen und wurde dies in der bisherigen Planung untersucht?

Frage 22:

Würde nur der zweigleisige Ausbau vom S-Bahnhof Lankwitz auch zu einer Verbesserung der Betriebsqualität führen und wurde dies in der bisherigen Planung untersucht?

Antwort zu 20 bis 22:

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt zu den Fragen 20 - 22 mit:

„Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurde geprüft, wie eine vollständige Beseitigung der Eingleisigkeit zwischen Südende und Lichterfelde Ost auf das Netz und das Vorhaben zur Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf wirkt. Es wurde ermittelt, dass ein zweigleisiger Ausbau zwischen Südende und Lichterfelde Ost zwingende Voraussetzung für die Durchführung eines stabilen Betriebes mit Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf ist.

Bei einem nur teilweisen Ausbau dieses Abschnittes würde die Betriebsqualität schlechter ausfallen und die Durchführung eines stabilen Betriebes in Frage stellen. Daneben wären mit einer Teilzweigleisigkeit zusätzliche Weichenverbindungen verbunden, die im Übergang zwischen Ein- und Zweigleisigkeit notwendig wären. Die weiterhin bestehenden eingleisigen Abschnitte wären unverändert ein Zwangspunkt bei der Betriebsabwicklung mit Wirkung insbesondere auf die Verspätungsart „Zugfolge“.

Berlin, den 24.06.2024

In Vertretung
Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt