19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 4. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Juli 2024)

zum Thema:

Zweiter Bauabschnitt der S-Bahnlinie 21: Transparenz herstellen

und **Antwort** vom 22. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19652
vom 04.07.2024
über Zweiter Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21: Transparenz herstellen

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:

Welche Risiko- und Notfallplanungen existieren für besonders sensible Baubereiche, wie der Unterquerung der Spree und der Tunnelröhren der S-Bahn und der U-Bahn östlich vom Brandenburger Tor?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Bautechnologie wurde mit dem Anspruch der maximalen Sicherheit und Durchführbarkeit im vorgesehenen Baugebiet gewählt. Die Risiko- und Notfallplanungen werden im Planungsprozess weiter vertieft und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die entsprechenden Anrainer, wie z.B. die U-Bahn wurden frühzeitig beteiligt, entsprechende Vorgaben wurden in der Planung berücksichtigt.“

Frage 2:

Ist das Projekt „S21“ von der Stadt Berlin gewünscht oder ein reines Bahnprojekt?

Antwort zu 2:

Das Land Berlin hat die Deutsche Bahn damit beauftragt, das Projekt S21 Berlin zu planen und umzusetzen, finanziert mit Mitteln des Bundes und des Landes Berlin.

Frage 3:

Ist eine Kosten- Nutzenanalyse durchgeführt worden, z.B. durch Erhebungen der Personenzahl, die täglich eine direkte S-Bahnverbindung Hauptbahnhof – Potsdamer Platz benötigen?

Antwort zu 3:

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde bereits im Jahr 1994 durchgeführt. Sie führte zu einem positiven Gesamtergebnis, was bedeutet, dass das Projekt wirtschaftlich ist. Die NKU wurde seitdem in 1998, 2002, 2008, 2015 und 2020 mit stets positivem Ergebnis aktualisiert. Sie wird auch im laufenden Jahr aktualisiert, die Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.

Frage 4:

Wie ist die Kostenverteilung dieses Projektes und wer trägt die Mehrkosten bei eventuellen Bauverzögerungen oder Zwischenfällen?

Antwort zu 4:

Die DB teilt hierzu mit:

„Die Planungskosten trägt das Land Berlin. Die Finanzierung der Realisierung soll aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen.“

Frage 5:

Wird das Projekt mit anderen großen Bauvorhaben in der näheren Umgebung zeitlich zusammenfallen, z.B. Erneuerung der Mühlendammbücke, Straßenbahnverlegung in die Leipziger Straße?

Antwort zu 5:

Es kann zu diesem Zeitpunkt noch keine Aussage über möglichen zeitlichen Zusammenhang zu anderen Projekten gemacht werden, da die genaue Zeitplanung noch nicht feststehen.

Frage 6:

Wird das Baugeschehen eine Auswirkung auf das Entstehen des Besucherzentrums vor dem Reichstagsgebäude haben?

Antwort zu 6:

Nach Auskunft der DB AG wird das Besucherinformationszentrum nach aktueller Planung im Vorlauf zur S21 Berlin entstehen, sodass das Baugeschehen der S21 Berlin keine Auswirkungen auf das Entstehen des Besucherzentrums hat.

Frage 7:

Ist es richtig, dass (zumindest) eine Verkehrsstudie aufzeigt, dass einige Knotenpunkte der notwendigen Verkehrsumleitungen in der Innenstadt die zusätzliche Belastung nicht aufnehmen können?

a) Um welche Studie handelt es sich dabei?

b) Welche Straßen und Knotenpunkte sind in der Studie benannt und wie wird der Berliner Senat mit den sich daraus ergebenden Folgen umgehen?

Antwort zu 7:

Diese Studie ist Teil der ausgelegten Planrechtsunterlagen. Diese können, Stand 17.07.2024, noch unter

https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Anhoerungsverfahren/DE/Berlin/2024/0409_Anoerung_S21_Nordringanbindung_-_Potsdamer_Platz_2_BA.html

eingesehen werden.

Frage 8:

Wie wird der Berliner Senat mit Protesten gegen die Einschränkung der Zugänglichkeit von Gedenkstätten in Abwägung zum Bauprojekt umgehen?

Antwort zu 8:

Der Senat und die Deutsche Bahn sind zuversichtlich, dass kritische Punkte hinsichtlich der Zugänglichkeit von Gedenkstätten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einvernehmlich geklärt werden können.

Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt wurde seitens der Deutschen Bahn am 9. Januar 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt gestartet.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können sich alle betroffenen Anrainerinnen und Anrainer, Bürgerinnen und Bürger sowie Träger öffentlicher Belange (TÖB) etc. nochmals mit Einwendungen und Stellungnahmen in das Verfahren einbringen. In einem Erörterungstermin wird das Eisenbahn-Bundesamt die Einwendungen und Stellungnahmen sowie die Er widerungen mit den Privatpersonen, den TÖB und der Deutschen Bahn erörtern. Im Anschluss prüft das Eisenbahn-Bundesamt alle Sachverhalte und nimmt eine gewissenhafte Abwägung aller Belange vor. Während des Verfahrens, aber auch danach, sind weiterhin Änderungen in Form eines Planänderungs- bzw. Planergänzungsverfahrens möglich.

Frage 9:

Wie wird der Berliner Senat mit den längerfristigen Beschränkungen der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von auch touristisch nachgefragten Bauwerken (bes. des Brandenburger Tores) sowie Denk- und Mahnmalen umgehen?

Antwort zu 9:

Die touristisch nachgefragten Bauwerke sowie Denk- und Mahnmale sollen nach Auskunft der DB AG über die gesamte Bauzeit bestmöglich zugänglich und nutzbar sein.

Frage 10:

Welche Ideen bzw. Planungen gibt es, um diese Einschränkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren?

Antwort zu 10:

Hierzu verweist die DB auf die unter

https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Anhoerungsverfahren/DE/Berlin/2024/0409_Anoerung_S21_Nordringanbindung_-_Potsdamer_Platz_2_BA.html

veröffentlichten Planrechtsunterlagen und die dort dazu enthaltenen Ausführungen.

Frage 11:

Welche Planungen gibt es zu Ausgleichspflanzungen, die durch den baubedingten Verlust u.a. von Bäumen erforderlich werden?

Antwort zu 11:

Die DB teilt hierzu mit:

„Ausgleichspflanzungen im Rahmen der gesetzlichen Kompensationspflicht werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt. Die Deutsche Bahn wird im Beschluss Auflagen zur Kompensation erhalten.“

Berlin, den 22.07.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt