

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 6. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. August 2024)

zum Thema:

Fernverkehrs-Abstellanlage Schönholz und Wiederaufbau der Nordbahn

und **Antwort** vom 23. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. August 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19947
vom 06. August 2024

über Fernverkehrs-Abstellanlage Schönholz und Wiederaufbau der Nordbahn

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:

Die Nordbahn (Gesundbrunnen – Wilhelmsruh – Birkenwerder) hat inzwischen mehrere verschiedene Verkehrsaufgaben und komplexe Zielstellungen zu erfüllen: Fernverkehr nach Rostock und Skandinavien auf kurzem direktem Weg, Regionalverkehr zu zahlreichen Orten nördlich von Oranienburg auf kurzem direktem Weg, Aufnahme der Züge der Heidekrautbahn auf der Teilstrecke Gesundbrunnen – Wilhelmsruh, Ersatz für die Kremmener Bahn auf der Teilstrecke Gesundbrunnen – Hohen Neuendorfer Kreuz, Entlastung des nördlichen Außenrings zugunsten des Durchgangs-Güterverkehrs und der Stettiner Bahn zugunsten des Fern-, Regional- und Güterverkehrs, Ausweichstrecke bei Bauarbeiten und Störungen. Stimmt der Senat dieser Einschätzung und der daraus folgenden dringenden Notwendigkeit des Wiederaufbaus zu? Wenn nicht, warum?

Frage 7:

Beabsichtigt der Senat, als allerersten Schritt, den Wiederaufbau der gesamten Nordbahn gemeinsam mit dem Land Brandenburg und der DB zunächst als Projekt zu definieren (innerhalb oder außerhalb von i2030), sich für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und den Deutschlandtakt einzusetzen und die Grundlagenermittlung zu starten? Wenn nein, warum nicht?

Frage 8:

Welche Absprachen oder Kontakte bestehen mit Brandenburg, der DB und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Aufnahme der Planung des Wiederaufbaus der Nordbahn? Welche zeitlichen Ziele hat sich der Senat gesetzt?

Antwort zu 1, 7 und 8:

Die Fragen 1, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat ist sich der Bedeutung der Nordbahn bewusst. Mit Beschluss des Bundesverkehrswegeplans 2016 war die Nordbahn stets Bestandteil der Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs „Knoten Berlin“. Mit der Erarbeitung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Nordbahn erstmalig aus den Teilprojekten des bisher im vordringlichen Bedarf enthaltenen „Knotens Berlin“ „herausgefallen“. Der „Knoten Berlin“ ist mit den übrigen bereits begonnenen Teilmaßnahmen aktuell Bestandteil des Projektes 12 des Vordringlichen Bedarfs „Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)“.

Durch intensive Gespräche der Länder Berlin und Brandenburg mit dem Bund konnte zwischenzeitlich für die Nordbahn zumindest eine Aufnahme in den potentiellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene als Teil des Projektes Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund erreicht werden.

Im Rahmen der Aufnahme in den potentiellen Bedarf ist der Abschnitt Berlin – Birkenwerder allerdings nicht im Detail bewertet worden. Der Bund verweist dahingehend auf die laufende Bedarfsplanüberprüfung und Fortschreibung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt. Die Länder Berlin und Brandenburg haben den Bund um eine eigene Bewertung für den Abschnitt Gesundbrunnen – Birkenwerder (Berliner Nordbahn) im Rahmen der ABS Berlin - Stralsund gebeten. Alternativ wäre auch eine Aufnahme und Bewertung des Abschnittes in einem neuen Vorhaben Knoten Berlin denkbar.

Im Rahmen der Bund-Länder-Gespräche zu einer Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene und der Fortschreibung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt wird die Reaktivierung der Nordbahn weiterhin Thema sein.

Frage 2:

Trifft es zu, dass die Deutsche Bahn (DB) das letzte vorhandene durchgehende Hauptgleis der Nordbahn als Einfahrgleis in die geplante Abstell- und Behandlungsanlage des Fernverkehrs in Schönholz nutzen will, wie der Tagesspiegel am 04.06.2024 unter Berufung auf den Brandenburger Verkehrsminister berichtete? Wenn nicht, wie ist diese Aussage sonst zu verstehen?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Züge der DB Fernverkehr nutzen die vorhandenen Streckengleise der Strecke 6088 (Nordbahn) zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Berlin-Schönholz. Die Anbindung der Anlage erfolgt über die vorhandene Anbindungsweiche und die Elektrifizierung der Anbindung mittels Oberleitung.

Im Rahmen der Vorhaben der DB InfraGO ist die vollständige Zweigleisigkeit der Strecke in diesem Bereich Planungsgrundlage. Die Bauwerke im Verlauf der Strecke 6088 (Nordbahn), z.B. die EÜ Wollankstraße, sowie die damit verbundenen Stützbauwerke werden bereits mit Widerlagern und Brückenüberbau für eine Zweigleisigkeit vorgerüstet, so dass ein zweites Gleis zwischen Wollankstraße und Schönholz auf der gesamten Länge nachgerüstet werden kann.“

Frage 3:

Welche Längen- und Breitenausdehnung soll die geplante Abstell- und Behandlungsanlage Schönholz bekommen? Inwieweit werden die historischen Gleistrassen der Nordbahn und der S-Bahn davon berührt, verdrängt oder anderweitig beeinflusst?

Antwort zu 3:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Abstell- und Behandlungsanlage wird auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs Schönholz, mit einer Fläche von 2,4 ha gebaut. An der breitesten Stelle ist die Anlage ca. 60 m breit und an der längsten Stelle 650 m lang. Die bestehenden Gleislagen der Streckengleise der Nordbahn und der S-Bahn bleiben davon unberührt. Die Anschlussweiche ist der einzige Berührungspunkt zwischen Abstellanlage und Nordbahn. Ein Wiederaufbau des zweiten Gleises der Nordbahn, inklusive Elektrifizierung ist ohne Eingriff in die Abstellanlage möglich.“

Frage 4:

Falls die Fernverkehrs-Abstellanlage tatsächlich die Achsen der durchgehenden Fernbahngleise oder die S-Bahngleise beeinflusst, wie soll die Lösung für zwei elektrifizierte Nordbahn-Gleise mit mindestens 120 km/h Höchstgeschwindigkeit im Bahnhof Schönholz aussehen?

Antwort zu 4:

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Gleisabstand zwischen dem stadtauswärts führenden Gleis der S-Bahn-Strecke 6030 und dem vorhandenen (ehemals stadtauswärts führenden) Gleis der Strecke 6088 (Nordbahn) ist ausreichend, um hier den späteren Nachbau des zweiten (stadteinwärts führenden) Gleises der Strecke 6088 (Nordbahn) zu ermöglichen. Ein zweigleisiger Ausbau der Nordbahngleise wird somit nicht durch den Fernverkehrs-Boxenstopp beeinflusst.“

Frage 5:

Falls es noch keine Lösung gibt, wie wird der Senat darauf hinwirken, dass die Fernverkehrs-Abstellanlage ausreichend Platz für zwei elektrifizierte durchgehende Nordbahn-Gleise lässt?

Antwort zu 5:

Entfällt, siehe Antworten auf die Fragen 3 und 4.

Frage 6:

An welchen „Stellschrauben“ für den Ausbau der ersten Etappe – ein Gleis bis Wilhelmsruh zur Aufnahme der Heidekrautbahn – arbeitet der Senat, damit ein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird?

Antwort zu 6:

Der Senat möchte für die Reaktivierung des Teilabschnitts der Nordbahn zwischen Wilhelmsruh und Gesundbrunnen zur Aufnahme der Heidekrautbahn eine anteilige Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes einwerben. Für jedes Vorhaben, das mit Bundesmitteln finanziert werden soll, ist gemäß § 7 Bundeshaushaltsordnung eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erforderlich. Für eine anteilige Finanzierung von Vorhaben im Rahmen des GVFG stellt das bundesweit einheitliche Verfahren nach der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr die entsprechende Grundlage dar.

Diese Standardisierten Regelungen sind unter

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienepersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html> einsehbar.

Im Rahmen der in dieser Verfahrensvorschrift vorgegebenen Kriterien und der dort dargelegten Regeln wird die Wirtschaftlichkeitsrechnung durch einen spezialisierten Dienstleister erarbeitet.

Frage 9:

Beabsichtigt der Senat angesichts der zögerlichen Haltung des BMDV, gemeinsam mit Brandenburg die ersten Planungsschritte vorzufinanzieren? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9:

Eine Vorfinanzierung für einen kompletten Wiederaufbau der Nordbahn für den Fernverkehr (zweigleisig elektrifiziert, 160 km/h) ist derzeit von den Ländern nicht vorgesehen.

Die Priorität der Länder Berlin und Brandenburg liegt aktuell auf den verabredeten Vorhaben des Infrastrukturprojekts i2030. Zwischenzeitlich wurden bereits weitere Maßnahmen (Ostbahn,

Nahverkehrstangente Süd, westlicher Berliner Innenring) für eine mögliche Aufnahme in das Programmportfolio i2030 durch den Lenkungskreis definiert. Diese vielfältigen Vorhaben benötigen bereits erhebliche Teile der finanziellen Planungsmittel der beiden Länder.

Berlin, den 23.08.2024

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