

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 22. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Oktober 2024)

zum Thema:

Zusätzliche S-Bahn-Zugänge – wann kommen die Menschen einfacher zur Bahn?

und **Antwort** vom 7. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. November 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/20697
vom 22.10.2024
über Zusätzliche S-Bahn-Zugänge - wann kommen die Menschen einfacher zur Bahn?

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.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei einigen S-Bahnhöfen würden zusätzliche Zugänge erhebliche Abkürzungen für Fahrgäste bieten. Die kürzeren Wege würden das Nachfragepotenzial erheblich erhöhen und die Alternativen zum MIV verbessern. Selbstverständlich gehören zu S-Bahnhöfen auch ein sauberes, attraktives, belebtes Umfeld, sowie gut erreichbare, einsehbare, möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen und eine sorgfältig geplante Wegeleitung. Dankenswerterweise hat das Land Berlin schon vor Jahrzehnten ein kleines Programm aufgelegt und einige der fehlenden Zugänge bei DB Station & Service AG (heute DB InfraGO AG) bestellt. Leider weisen viele Projekte dieses Programms überlange Planungszeiten und sogar grobe Planungsfehler auf, wodurch die Attraktivitätssteigerungen für Fahrgäste zum Teil ausbleiben. Auch treten durch diesen Zeitverzug enorme Kostensteigerungen auf, die dann weitere attraktivitätssteigernde Maßnahmen-Bestellungen verzögern oder verhindern.

Frage 1:

Welche zusätzlichen S-Bahn-Hofs-Zugänge in Berlin wurden wann bestellt und wie ist der jeweilige derzeitige Planungsstand und weitere Zeitplan (bitte aufschlüsseln nach Zugang, Zeitpunkte für: Bestellung, Fertigstellung Vorplanung, Plangenehmigung, Fertigstellung Umsetzungsplanung, Bauzeitraum)?

Antwort zu 1:

Aktuell werden durch die DB InfraGO AG (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) 14 Projekte über zusätzliche Zugänge an Berliner S-Bahnhöfen in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bearbeitet. Der Status der Projekte reicht von der Projektidee bis hin zu Projekten, die sich im Bau befinden. Nachfolgend die Übersicht:

Bahnhof	Projektbezeichnung	Projektstand	Bemerkung
Alt-Reinickendorf	Zusätzlicher Zugang Flottenstraße	im Bau	Bestellung: 1997 Fertigstellung: 2025
Berlin-Kaulsdorf	Neubau Südostzugang	Projektauftrag Erstellung in	Bestellung: 2018 Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Berlin-Köpenick	Neubau Regionalbahnsteig und zusätzliche Zugänge Ost- und West	im Bau	Bestellung: 2015 Fertigstellung: 2027
Berlin-Marienfelde	Neubau Nordzugang	Fortschreibung Projektauftrag	Bestellung 2000, aktualisiert 2023 Es bestehen Abhängigkeiten zur Dresdner Bahn und zur geplanten Stationsmodernisierung. Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Berlin-Tempelhof	Neubau Ostzugang	Leistungsphase 1-2	Bestellung 2012, aktualisiert 2016 Es bestehen Abhängigkeiten zum Projekt Eisenbahnüberführung Tempelhofer Damm. Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Berlin-Westkreuz	Neubau zusätzlicher Zugang	Leistungsphase 1-4	Bestellung 2004, aktualisiert 2010, weitere Bestellung 2017 für Aufzüge Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.

Berlin-Zehlendorf	Neubau zusätzlicher Zugang an EÜ Teltower Damm	Rückfall auf Leistungsphase 0/1	Bestellung 2007 2024 Rücknahme Aufweitungsverlangen (= Neubau EÜ) durch Land Berlin. Dadurch Rückfall auf Leistungsphase 0. Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Berlin Zehlendorf	Neubau Postplatztunnel	Machbarkeitsstudie abgeschlossen	Bestellung: 2016 Weitere Planung nach Machbarkeitsstudien abhängig von der Zeichnung des Finanzierungsvertrages für Leistungsphase 3-4. Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Blankenburg	Neuer zusätzlicher Zugang Ostseite	Leistungsphase 1-4	Bestellung 2021 Weitere Termine können nicht genannt werden.
Eichborndamm	Neubau zusätzlicher Zugang Ostseite	Leistungsphase 1-4	Bestellung: 1997 Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Lichterfelde Süd	Neubau zusätzlicher Zugang	Leistungsphase 1-2	Bestellung 2016 Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Prenzlauer Allee	Neubau zusätzlicher Zugang Westseite	Leistungsphase 1-4	Bestellung: 1997 Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Westend	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Leistungsphase 1	Projekt ist Bestandteil der Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ von 2021 Weitere Termine können derzeit nicht genannt werden.
Wollankstraße	Neubau zusätzlicher Zugang (Pankower Seite)	im Bau	Bestellung 2019 Fertigstellung: bis 2028 vorgesehen

Frage 2:

Trifft es zu, dass der Südzugang beim S-Bahnhof Westend 1997 (!) bestellt wurde, aber aufgrund des Verkaufs eines wichtigen Grundstückes durch die DB AG nach (!) der Bestellung nur noch schwierig zu realisieren ist?

Frage 3:

Warum werden, obwohl der Platz für den Zugang weiterhin vorhanden wäre, nicht die Partikularinteressen des Eigentümers im Planfeststellungsverfahren gegenüber dem großen Interesse der Allgemeinheit am Bahnhofszugang abgewogen, wie es zum Beispiel im Straßen- oder Autobahnbau der Fall ist?

Frage 4:

Wie wird nunmehr beim geplanten Bahnhofszugang Westend weiter verfahren? In der Beantwortung der Kleinen Anfrage von Claudia Hämmerling MdB (Bündnis 90/Die Grünen) vom 26. August 2009 wurde die DB AG wie folgt zitiert: „Die Planung für den südlichen Zugang zum Bahnsteig an der S-Bahnstation Westend läuft, technologisch und betrieblich ist die Realisierung für 2011 vorgesehen.“

Antwort zu 2 bis 4:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 bis 4 zusammen beantwortet.

Die DB AG führt aus:

„In der Kürze der Antwortfrist konnte nicht nachvollzogen werden, ob eine erste Bestellung schon vor 27 Jahren erfolgte. Der Projektauftrag für einen zweiten Zugang wurde 2009 erstellt und 2013 fortgeschrieben.“

Der Verkauf eines angrenzenden Grundstückes durch die DB führte im Zuge des Genehmigungsverfahrens zwischen 2017 und 2019 zu mehreren Abstimmungsrunden mit dem Eigentümer-Vertreter des Grundstückes bezüglich des Wegerechts und der Verkehrssicherung der Reisenden. Nachdem dies auch mit dem Versuch der Unterstützung des Senats zu keinem positiven Ergebnis geführt hatte, wurde wegen diesem und weiterer ungeklärter Themen (wie z.B. dem Denkmalschutz) der Antrag beim EBA im Jahr 2019 wieder zurückgezogen.

Im Jahr 2020 fand ein Ortstermin mit dem Planer und einem Vertreter von SenMVKU statt, um eine gemeinsame Lösung zu finden, welche die Themen des Wegerechts inklusive der Verkehrssicherung und der Barrierefreiheit gemäß dem 2018 eingeführten Berliner Mobilitätsgesetz berücksichtigt. Dieser Lösungsvorschlag wurde im Nachgang dem Eisenbahnbundesamt mit Vertretern von SenMVKU in einem Termin vorgestellt und bezüglich möglicher Partikularinteressen vorhandener Grundstückseigentümer sowie der erforderlichen planerischen Grundlagen für eine erneute Genehmigungsplanung abgestimmt. Dabei wurde festgehalten, die Vorplanung mit einer geänderten Zuwegung (längere Ausführung der Personenüberführung inklusive zweier Aufzüge) neu aufzusetzen.

Im Anschluss hätte die Planung neu ausgeschrieben werden müssen. Aufgrund fehlender Finanzierung ist dies bis heute nicht erfolgt. Die Maßnahme ist Bestandteil der LuFV-Anlage 8.7, deren finanzielle Mittel jedoch ausgeschöpft sind. Sobald die Finanzierung gesichert ist, kann der Projektauftrag fortgeschrieben und die Planung bei bestehenden Ressourcen aufgenommen werden.

Über das weitere Vorgehen zur Maßnahme befindet sich die DB InfraGO AG mit dem Senat in Gesprächen.“

Frage 5:

Warum werden beim S-Bahnhof Berlin-Zehlendorf die Aufweitung der Eisenbahnüberführung Teltower Damm (Planfeststellungsverfahren läuft) einschließlich des neuen Zugangs zur Westseite des Teltower Damms nicht gleich zusammen mit dem neuen Zugang einschließlich Zugangstunnel von der Machnower Straße und dem sog. Postplatz realisiert, um bautechnische und verkehrliche Synergien zu heben und zu schnellen Lösungen zu kommen?

Antwort zu 5:

Es war geplant, die Projekte (Neubau des Zugangs/Personenunterführung Postplatz und Bau einer neuen aufgeweiteten Eisenbahnüberführung Teltower Damm inklusive des weiteren neuen Zugangs zur Westseite des Teltower Damms) gemeinsam umzusetzen.

Aufgrund von Denkmalschutzbelangen wurde durch das Land Berlin das Aufweitungsverlangen zur Eisenbahnüberführung Teltower Damm zurückgezogen. Daher müssen die Planungen für die neue Eisenbahnüberführung einschließlich des zweiten Zugangs Teltower Damm neu begonnen werden. Dies zieht weitere, umfassende Umplanungen sowie eine zeitliche Neueinordnung der Gesamtmaßnahme nach sich.

Auf Grundlage der geänderten Rahmenbedingungen wird aktuell geprüft, welche Möglichkeiten für die Realisierung der Personenunterführung Postplatz bestehen und welche bautechnischen und verkehrlichen Synergien genutzt werden können.

Frage 6:

Warum wird der sehr sinnvolle Ost-Zugang auf der Ostseite des Tempelhofer Damms am S-Bahnhof Tempelhof nicht gleich zusammen mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung errichtet, der Umsteigenden zu Omnibussen und BesucherInnen des Tempelhofer Feldes sehr nützen würde?

Antwort zu 6.:

Durch die DB InfraGO AG ist geplant, die Eisenbahnüberführungen über den Tempelhofer Damm am S-Bahnhof Tempelhof zu erneuern und umfangreiche Maßnahmen am S-Bahnhof inklusive der Errichtung eines neuen Zugangs zum Bahnhof Tempelhof auf der Ostseite

durchzuführen. Die Brückenerneuerung und alle Maßnahmen an der Verkehrsstation werden in einem gemeinsamen Projekt geplant und durchgeführt.

Frage 7:

Warum werden beim S-Bahnhof Westkreuz nicht die letzten planerischen Probleme des zusätzlichen Ost-Zugangs einschließlich der Zuwegungen vom Lietzensee- und vom Halensee-Quartier in einem Planfeststellungsverfahren ausgeräumt und die Verkehrsanlagen umgesetzt?

Antwort zu 7:

Zur besseren Erschließung ist am S-Bahnhof Westkreuz ein zweiter Zugang am Ostende der Stadtbahnsteige in Form einer Personenüberführung geplant. Der Zugang soll über eine nördliche sowie eine südliche Wegeverbindung an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden.

Bestandteil der beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Februar 2022 eingereichten Genehmigungsplanung der DB InfraGO AG für den neuen Zugang zum S-Bahnhof Westkreuz (Personenüberführung) ist auch die Zuwegung zur Personenüberführung auf der Nordseite. Die Planung und spätere Betreibung der Zuwegung erfolgen durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.

Nicht Bestandteil der Genehmigungsplanung ist die geplante Süd-Zuwegung zur Personenüberführung, da aufgrund strittiger Eigentumsverhältnisse und eines laufenden Gerichtsverfahrens die Grundlagen für die Planung und Realisierung der südlichen Zuwegung derzeit nicht gegeben sind.

Frage 8:

Trifft es zu, das für den zusätzlichen West-Zugang des S-Bahnhofs Prenzlauer Allee seit Jahren das Planfeststellungsverfahren läuft, dieses aber wegen Einwänden des Bezirks stockt, obwohl die Maßnahme vorab mit dem Bezirk abgestimmt war und von diesem auch dringend gefordert wird? Warum wird der Konflikt nicht im Planfeststellungsverfahren abgewogen und entschieden?

Antwort zu 8:

Nein.

Frage 9:

Wie weit sind die Planungen für die Grunderneuerung, den barrierefreien Ausbau und zusätzliche Zugänge am S-Bahnhof Yorckstraße (S2, S 25) gediehen, wann werden die entsprechenden Bestellungen ausgelöst, und in welchem

Zeitraum könnte die Baudurchführung erfolgen? Wird bei diesen Planungen auch der künftige 3. Bauabschnitt der S 21 (von Berlin weiterhin geplant) mit entsprechenden Vorleistungen berücksichtigt?

Antwort zu 9:

Es ist vorgesehen, den Bahnhof Yorckstraße im Zuge des 3. Bauabschnittes der S21 abzubauen und vollständig neu zu errichten, da dieser zukünftig über vier Gleise und damit zwei Mittelbahnsteige verfügen würde. Derzeit wird die Vorplanung erarbeitet. Eine Realisierung ist nach dem derzeitigen Stand vsl. in 15-20 Jahren möglich.

Ein provisorischer barrierefreier Ausbau mittels Aufzug ist zur Überbrückung des langen Zeitraums bis zur Fertigstellung des S-Bahnhofs in der Planung. Eine Machbarkeitsstudie dafür ist abgeschlossen; ein Zeitplan zur Umsetzung wird derzeit mit der DB AG abgestimmt.

Frage 10:

Warum werden im Land Berlin mit der DB AG für jede einzelne Maßnahme und jeden einzelnen Planungsschritt individuelle Finanzierungsverträge ausgehandelt und abgeschlossen (was äußerst zeitaufwendig ist), anstatt - wie von anderen Bundesländern und dem Bund gegenüber der DB AG verfahren wird - über einen Rahmenvertrag hier zu einfachen schnellen Lösungen zu kommen?

Antwort zu 10:

Der Abschluss von Verträgen erfolgt gemäß dem Zuwendungsrecht des Landes Berlin (§§ 23, 24, 44 LHO) und ist konform zu den einschlägigen Vorgaben in anderen Bundesländern und dem Bund.

Mit dem Abschluss der Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ zwischen dem Land Berlin und DB AG Ende 2021 wurden die entsprechenden Verträge standardisiert, sodass der beiderseitige Aufwand reduziert wurde.

Im Zuge der Verhandlungen zu o.g. Rahmenvereinbarung wurden auch andere Optionen geprüft, erwiesen sich aber letztendlich als nicht umsetzbar.

Berlin, den 07.11.2024

In Vertretung

Johannes Wiczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt