

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 11. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. November 2024)

zum Thema:

Knoten Berlin im Bedarfsplan Bundesschienenwege

und **Antwort** vom 22. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Nov. 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. 19/20845
vom 11. November 2024
über Knoten Berlin im Bedarfsplan Bundesschienenwege

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 gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB InfraGO) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Mit der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes am 09.Juli 2024 wurde auch der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erweitert. Welche konkreten Projekte oder Maßnahmen beinhaltet in der Liste „Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ die Nummer 12 „Ausbau von Knoten (Berlin, ...)“?

Antwort zu 1:

Die Maßnahmen des Projektes „Ausbau Knoten Berlin“ resultieren aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2016. Es sind durch die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) bei der Frage „Ausbau Knoten Berlin“ keine neuen Projekte dazu gekommen oder weggefallen. Inhalt waren und sind die Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der Innenstadt und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt.

Im Zuge der Aufstellung des aktuell geltenden BVWP 2030 wurde die Berliner Nordbahn aus der Nummer 12 Ausbau des Knoten Berlins herausgenommen und in ein neues potenzielles Projekt des potentiellen Bedarfs „ABS Berlin-Neustrelitz-Neubrandenburg-Stralsund (Berliner Nordbahn)“ überführt.

Frage 2:

Welche konkreten Projekte oder Maßnahmen beinhaltet in der Liste „Neue Vorhaben ... des Potentiellen Bedarfs“ die Nummer 23 „Knoten Berlin“?

Frage 3:

Sind insbesondere folgende Ausbauvorhaben Bestandteil der Nummer 23:

- Berliner Anteil der Nordbahn (Gesundbrunnen - Hohen Neuendorf),
- Berliner Anteil der Ostbahn,
- Drittes und viertes Gleis der Anhalter Bahn?

Frage 4:

Sind die kapazitätserhöhenden Maßnahmen in Umsetzung der „Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ für die Stadtbahn, die Nord-Süd-Verbindung und den Raum Spandau Bestandteil der Nummer 23?

Antwort zu 2 bis 4:

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Maßnahmen sind im Bundesschienenwegeausbaugesetz unter separaten Projekttiteln gelistet:

- Ostbahn unter Nummer 19 des potentiellen Bedarfes „ABS Berlin - Müncheberg - Grenze D/PL“ und
- Anhalter Bahn unter Nummer 5 des vordringlichen Bedarfes „Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen - Fulda, ABS/NBS Berlin - Halle/Leipzig - Erfurt - Fulda“.

Die DB InfraGO teilt ergänzend mit:

„Die inhaltliche Ausgestaltung des Projekttitels Nummer 23 „Knoten Berlin“ erfolgt derzeit in Abstimmungen zwischen dem Bund, seinen Gutachtern und der DB InfraGO inkl. Beteiligungen der Bundesländer. Dies ist notwendig, um eine Betrachtung zur Wirtschaftlichkeit und bei positivem Ausgang einen Aufstieg in den vordringlichen Bedarf vorzunehmen. Erst damit sind die Voraussetzungen zur konkreten Beplanung der Maßnahme gegeben, innerhalb welcher sich weitere Ergänzungen bzw. Konkretisierungen zum Maßnahmenumfang ergeben können.“

Frage 5:

Welche Schritte plant der Senat oder welche Möglichkeiten sieht er, um die unter 3. und 4. genannten Maßnahmen in den Vordringlichen Bedarf hochzustufen?

Antwort zu 5:

Die Bewertungen und Entscheidungen obliegen dem Bund, das Land Berlin setzt sich dabei im Rahmen der laufenden Aufstellungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan für die in der Region wichtigen Projekte ein.

Frage 6:

Sind für Ausbaumaßnahmen im Knoten Berlin Mittel in anderen Finanzierungsquellen (z. B. EU-Mittel, Deutschland-Takt-Mittel, Elektrifizierungsmaßnahmen, Ausbauten für Schienengüterverkehr) eingeplant oder beantragt? Wenn ja, wieviel für welche Maßnahmen?

Antwort zu 6:

Der Senat strebt an, die für den Schienenpersonennahverkehr relevanten Projekte über das sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom Bund mitfinanzieren zu lassen (z.B. S21 Berlin, i2030-Maßnahmen). Im Zuge des Ausbaus Angermünde-Stettin wurden gemeinsam mit dem Land Brandenburg beispielsweise EU-Mittel (CEF) beantragt und bewilligt.

Die DB InfraGO teilt ergänzend mit:

„Grundsätzlich ist die Deutsche Bahn zusammen mit dem Land Berlin bemüht, zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben verschiedene Finanzierungsquellen zu nutzen. Auch Mittel aus dem Klimaschutzpaket (Anm. Senat: des Bundes) stehen z.B. für den Bau von Überleitstellen zur Verfügung. Berlin profitiert ebenfalls von Förderungen aus dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) auf der Relation Berlin - Cottbus/Görlitz.“

Frage 7:

Der nördliche Außenring, einschließlich Karower Kreuz, wurde kürzlich zum Überlasteten Schienenweg erklärt. Wie ist der Stand der Erarbeitung eines entsprechenden Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität? Welche Rolle spielt der Wiederaufbau der Nordbahn dabei?

Antwort zu 7:

Die DB InfraGO teilt dazu mit:

„Der nördliche Außenring, einschließlich des Karower Kreuzes, ist kein Überlasteter Schienenweg und wurde nicht kürzlich zu diesem erklärt. In räumlicher Nähe wurde vor kurzem der Abschnitt Birkenwerder - Oranienburg als sogenannter temporär überlasteter Schienenweg

ausgewiesen. Die Deklaration erfolgte im Zuge der Generalsanierung Hamburg - Berlin, welche im Zeitraum 08/2025 - 04/2026 stattfinden soll. Hintergrund der Deklaration ist daher, die Grundlage für konkrete Nutzungsbedingungen der vorhandenen Infrastruktur und damit die Absicherung des Umleitungskonzeptes zu schaffen. Aufgrund der kurzen Vorlaufzeiten befindet sich der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) aktuell in Erstellung. Ein Wiederaufbau der Nordbahn wird wegen dem Fokus auf den Umleitungszeitraum der Generalsanierung Hamburg - Berlin kein Thema werden.“

Berlin, den 22.11.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt