

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 7. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2024)

zum Thema:

Ausbau der S75 und Erneuerung der Kreuzungspunkte von Eisenbahn und Straße

und **Antwort** vom 25. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Nov. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20865
vom 07.11.2024
über Ausbau der S75 und Erneuerung der Kreuzungspunkte von Eisenbahn und Straße

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Verlängerung der S75 von Wartenberg bis über das Karower Kreuz hinaus ist ein i2030-Projekt, das die Anbindung der äußeren Ortsteile und neuen Stadtquartiere an den Schienenpersonennahverkehr verbessern wird. Parallel zum Bau der Bahngleise und Haltepunkte müssen einige Brücken so erneuert werden, dass sie den aktuellen Anforderungen aller Verkehrsträger gerecht werden.

Frage 1:

Wann sind nach derzeitigem Zeitplan des Vorhabenträgers die nächsten Meilensteine (Abschluss Vorplanung, Abschluss Entwurfsplanung, Start Planfeststellungsverfahren, Baubeginn, Inbetriebnahme) terminiert für folgende Haltepunkte: HP Malchow, HP Sellheimbrücke, HP Turmbahnhof Karow, HP Bucher Straße, HP Schönerlinder Straße?

Antwort zu 1:

Zur Beantwortung der Frage hat uns die DB AG als Vorhabenträgerin für die Verlängerung der S75 folgende tabellarische Übersicht zur Verfügung gestellt:

	Abschluss Vorplanung	Abschluss Entwurfsplanung	Start Genehmigungsverfahren	Baubeginn	Inbetriebnahme
Baustufe I (Bucher Straße und Schönerlinder Straße)	vsl. 2026	vsl. 2028	vsl. 2028	vsl. 2031	vsl. 2033
Baustufe II (Malchow Nord u. Sellheimbrücke)	vsl. 2026	vsl. 2028	vsl. 2028	vsl. 2031	vsl. 2033
Baustufe III (Turmbahnhof Karower Kreuz)	vsl. 2028	vsl. 2030	vsl. 2031	vsl. 2035	vsl. 2040

Frage 2:

Für welche der in 1. genannten Teilprojekte sind die Planungsmittel bis zu welcher Planungsphase gesichert?

Antwort zu 2:

Für die Baustufe II (Verlängerung der S75 vom heutigen Endbahnhof Wartenberg bis einschließlich des neuen S-Bf. Sellheimbrücke) wurde im Rahmen von i2030 durch Finanzierungsverträge zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der DB AG die Finanzierung für die Leistungsphasen 1-4 gesichert.

Für die Baustufen I (Bucher Straße und Schönerlinder Straße) und III (Vollausbau der Nahverkehrstangente Nord inklusive des Turmbahnhofs Karower Kreuz) sind bislang die Leistungsphasen 1-2 vertraglich abgesichert.

Frage 3:

Ist geplant, für die Verlängerung der S75 in im Rahmen des i2030-Programms einen Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu stellen und wenn ja, wann soll dies geschehen?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt die DB AG als Vorhabenträgerin mit:

„Nach aktuellem Stand wird der Antrag für die GVFG Förderung der Baustufen I und II im

Sommer 2030 gestellt. Der Antrag für die Baustufe III ist für Herbst 2034 vorgesehen.“

Frage 4:

Bei welchen Haltepunkten sind nach Auskunft der Deutschen Bahn Entscheidungen des Berliner Senats oder des Bundes für die Fortführung der Planungen notwendig?

Antwort zu 4:

Durch das Land Berlin sind insbesondere Entscheidungen zu den im Ergebnis der Vorplanung weiterzuerfolgenden Varianten, zur Absicherung der Finanzierung für die weitere, bislang noch nicht finanziell abgesicherte Planung und der ggf. erforderlichen Komplementärfinanzierung für die vorgesehene Bundesförderung sowie die Zustimmung zur Antragstellung der DB AG für die Bundesförderung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) notwendig. Entscheidungen des Bundes sind dann zur Aufnahme der Maßnahme in die Bundesförderung gemäß GVFG erforderlich.

Frage 5:

Welche Lage werden nach derzeitigem Planungsstand die Bahnsteige der folgenden zukünftigen Haltepunkte (in Bezug auf den jeweils querenden Verkehrsweg) haben:

HP Malchow (Bundesstraße 2); HP Sellheimbrücke (Blankenburger Chaussee); HP Turmbahnhof Karow (Stettiner Bahn); HP Bucher Straße (Bucher Straße), HP Schönerlinder Straße (Schönerlinder Straße)?

Antwort zu 5:

Die Bahnsteige der geplanten neuen Haltepunkte bzw. Bahnhöfe entlang der verlängerten S75 sollen nach derzeitigem Planungsstand wie folgt positioniert werden:

Hp Malchow Nord:	nordwestlich der Bundesstraße 2
Hp Sellheimbrücke (Blankenburger Chaussee):	unterhalb der Sellheimbrücke
Turmbahnhof Karower Kreuz:	unterhalb der Stettiner Bahn
Hp Bucher Straße:	unterhalb der östlichen Bucher Straßenbrücke
Hp Schönerlinder Straße:	unterhalb bzw. unmittelbar nordwestlich der Schönerlinder Straße

Frage 6:

Wann sind nach derzeitigem Zeitplan des jeweiligen Vorhabenträgers die Meilensteine (Abschluss Vorplanung, Abschluss Entwurfsplanung, (ggf.) Start Planfeststellungsverfahren, Baubeginn, Fertigstellung) erreicht bzw. terminiert für folgende neu zu bauenden Brücken oder Eisenbahnüberführungen folgender Straßen: Bundesstraße 2, Blankenburger Chaussee, Boenkestraße, Krontaler Straße, Bucher Straße, Schönerlinder Straße?

Antwort zu 6:

Für die in der Fragestellung aufgeführten neu zu bauenden Straßen- und Eisenbahnüberführungen, welche die Nahverkehrstangente Nord queren, gibt es sehr unterschiedliche Verfahrensstände. Unter Einbeziehung der jeweiligen Vorhabenträger können dazu gegenwärtig folgende Aussagen getroffen werden:

- Bundesstraße 2
Die im Zuge der Bundesstraße B2 geplante Ortsumgehung Malchow ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet (vgl. Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz) und wird seit dem 01.01.2021 vom Bund verantwortet. Die neugegründete Autobahn GmbH des Bundes ist mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragt, wobei dem gesetzlichen Planungsauftrag bisher noch nicht entsprochen werden konnte.
Weiterführend wird auf die Beantwortung der Schriftliche Anfrage Nr. 19/20689 über „Ortsumfahrung Malchow fertigstellen“ vom 06.11.2024 verwiesen.
- Blankenburger Chaussee (Sellheimbrücke)
Die Sellheimbrücke überspannt im Zuge der wichtigen Straßenverbindung des Karower Damms und der Blankenburger Chaussee die Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Die Entwurfsplanung wurde abgeschlossen und die Bauplanungsunterlage befindet sich derzeit in der technisch-wirtschaftlichen Prüfung. Diese Prüfung kann gemäß aktueller Verfahrensweise bis zu 5 Monate in Anspruch nehmen. Erst nach Vorlage der geprüften Bauplanungsunterlage können die nächsten Planungsphasen begonnen werden, so dass eine belastbare Terminplanung zu den weiteren Meilensteinen erst zu diesem Zeitpunkt möglich wird.
- Boenkestraße
Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Boenkestraße befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.
- Krontaler Straße
Die Eisenbahnüberführung über die Krontaler Straße soll nach Aussage der DB AG im Zusammenhang mit der Nahverkehrstangente Nord erneuert werden. Eine konkrete Zeitplanung für die Umsetzung des Vorhabens liegt noch nicht vor.

- Bucher Straße

Die östliche Bucher Straßenbrücke überquert im Zuge der Bucher Straße die Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Die geprüfte Bauplanungsunterlage für die bauzeitliche Umfahrung nebst Behelfsbrücke liegt vor. Ein möglicher Baubeginn für die Errichtung der Behelfsbrücke wird in Abhängigkeit zur Baubetriebsplanung der Deutschen Bahn für Mitte 2026 angestrebt. Die Bauplanungsunterlage zum Ersatzneubau auf Grundlage der Entwurfsplanung wird zum 3. Quartal 2025 erwartet. Eine belastbare Terminplanung für den Ersatzneubau ist erst nach Vorlage der geprüften Bauplanungsunterlage durch die technische Prüfstelle möglich.

- Schönerlinder Straße

Die Schönerlinder Straße wurde als Straßenüberführung über den Berliner Eisenbahn-Außenring erst vor einigen Jahren neugebaut, so dass im Rahmen der S75-Verlängerung kein neues Kreuzungsbauwerk vorgesehen ist.

Frage 7:

Welche Breiten des Straßenquerschnitts werden nach derzeitigem Planungsstand des Vorhabenträgers die neu zu bauenden Brücken oder Eisenbahnüberführungen der folgenden Straßen aufweisen: Bundesstraße 2, Blankenburger Chaussee, Boenkestraße, Krontaler Straße, Bucher Straße

Frage 8:

Welche Breiten werden nach derzeitigem Planungsstand des Vorhabenträgers die Verkehrswege der einzelnen Verkehrsarten (Fuß, Rad, Kfz) bei den neu zu bauenden Brücken oder Eisenbahnüberführungen der folgenden Straßen aufweisen: Bundesstraße 2, Blankenburger Chaussee, Boenkestraße, Krontaler Straße, Bucher Straße?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

- Bundesstraße 2

Siehe Antwort zu 6.

- Blankenburger Chaussee (Sellheimbrücke)

Die Sellheimbrücke berücksichtigt auf Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung eine Gesamtbreite des Überbaus von 20,45 m. Der Straßenquerschnitt im Bereich der Überführung wird nach den Verkehrsträgern wie folgt eingeteilt: Je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in einer Breite von jeweils 3,25 m sowie beidseitig – also je Fahrtrichtung – jeweils ein Radweg in der Breite von 2,50 m und ein Gehweg in der Breite von 3,05 m. Hinzu kommen noch die beidseitig erforderlichen Sicherheits- und Konstruktionsbreiten.

- Boenkestraße

Im Zuge des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung Boenkestraße hat das Land Berlin bei der DB AG ein Aufweitungsverlangen für einen Straßenquerschnitt von 10,25 m bestellt. Der Querschnitt setzt sich zusammen aus 0,50 m Sicherheitsraum, 6,50 m Fahrbahn und einem einseitigen Gehweg in der Breite von 3,25 m.

- Krontaler Straße

Für den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführungen über die Krontaler Straße hat es erste Anfragen der DB InfraGO AG an das Land Berlin im Rahmen der Grundlagenermittlung in Bezug auf die künftige Straßenbreite gegeben. Eine Festlegung ist jedoch noch nicht erfolgt.

- Bucher Straße

Die östliche Bucher Straßenbrücke berücksichtigt auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung eine Gesamtbreite des Überbaus von ca. 21,00 m. Die Einteilung des Straßenquerschnitts im Bereich der Überführung sieht dabei wie folgt aus: Es gibt insgesamt drei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in einer Breite von jeweils 3,25 m sowie beidseitig – also je Fahrtrichtung – jeweils einen 2,50 m breiten Gehweg und einen 2,00 m breiten Radweg. Hinzu kommen noch die erforderlichen Sicherheits- und Konstruktionsbreiten.

Frage 9:

Bei welchen neu zu bauenden Brücken oder Eisenbahnüberführungen sind die Planungsvorgaben nach Ansicht der Senatsverkehrsverwaltung noch zu aktualisieren, um den gültigen Regelwerken auf Basis des Mobilitätsgesetzes zu entsprechen?

Antwort zu 9:

Die Planungsvorgaben wurden auf den seinerzeit gültigen Grundlagen erarbeitet, eine Überprüfung hinsichtlich notwendiger Anpassungen erfolgt im weiteren Verfahren.

Berlin, den 25.11.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt