

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 13. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

Verspätungen und Zugausfälle bei der S-Bahn-Berlin in 2024

und **Antwort** vom 29. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Januar 2025)

Frage 2:

Wie viele Zugausfälle gab es bei der S-Bahn Berlin im Jahr 2024? (Aufstellung nach Monaten und Linien erbeten.)

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Bei Zugausfällen wird zwischen Ganzausfällen und Teilausfällen unterschieden. Der Begriff Ganzausfall bedeutet den Ausfall der Zugfahrt auf ihrem gesamten planmäßigen Laufweg (z.B. S7 Potsdam Hbf – Ahrensfelde). Ein Teilausfall betrifft nur einen Abschnitt des gesamten Laufweges (z.B. S7 verkehrt planmäßig Potsdam Hbf – Ahrensfelde, Ausfall auf dem Abschnitt Bln-Lichtenberg – Ostkreuz durch Personen im Gleis).

In den nachfolgenden Tabellen sind die Ganz- und Teilausfälle für alle Linien gesondert dargestellt.

Anzahl der Ganzausfälle nach Linien																
Monat / Linie	S1	S2	S25	S26	S3	S41	S42	S45	S46	S47	S5	S7	S75	S8	S85	S9
Januar	4112	3959	2078	778	1409	1595	1540	1100	54	1032	1849	1957	1976	1037	1054	57
Februar	506	392	22	182	235	217	210	122	9	28	525	142	291	25	252	24
März	1045	735	245	522	817	677	697	508	263	345	1000	662	762	365	606	12
April	455	86	13	163	232	191	222	58	8	48	372	76	316	16	299	27
Mai	703	171	14	207	228	221	243	155	41	7	325	69	149	61	263	32
Juni	884	97	57	630	683	506	401	160	32	22	961	297	122	40	140	65
Juli	546	197	8	373	380	182	140	40	10	12	427	118	125	44	218	19
August	55	165	7	130	104	650	658	63	21	45	182	209	242	10	218	10
September	610	243	49	281	407	616	189	214	39	54	648	185	304	81	364	38
Oktober	994	278	33	570	562	322	301	684	64	167	544	176	434	83	587	35
November	1454	347	30	297	424	320	447	182	20	18	516	268	278	51	583	70
Dezember	526	273	11	226	250	262	349	73	32	38	503	119	301	18	280	17

Anzahl der Teilausfälle nach Linien																
Monat / Linie	S1	S2	S25	S26	S3	S41	S42	S45	S46	S47	S5	S7	S75	S8	S85	S9
Januar	354	295	105	55	1121	159	140	131	1182	252	1530	410	57	192	127	1249
Februar	476	405	146	54	379	199	161	77	127	104	748	433	283	154	107	227
März	414	565	276	114	312	163	180	115	170	78	655	357	97	158	110	490
April	361	546	166	112	346	168	159	241	135	79	585	636	83	178	142	322
Mai	479	472	222	141	232	258	272	598	111	66	888	457	265	275	217	173
Juni	450	737	382	206	709	355	375	2087	360	572	1102	524	253	229	248	463
Juli	590	551	178	142	443	263	214	106	113	57	533	467	265	156	139	177
August	689	250	238	184	136	853	908	212	91	19	220	416	100	264	208	298
September	758	945	231	159	534	240	231	198	233	129	883	628	303	205	162	201
Oktober	501	1055	205	748	315	260	242	108	237	66	987	518	347	334	95	203
November	646	640	156	138	171	321	354	189	211	97	512	369	91	236	90	202
Dezember	431	601	379	312	177	359	327	131	120	31	629	467	140	253	73	136

(Datenquelle: LeiDiS)“

Frage 3:

Was waren die häufigsten Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle bei der S-Bahn im Jahr 2024? (Aufstellung nach Verkehrsart sowie prozentuale/anteilige Darstellung der Gründe erbeten.)

Antwort zu 3:

Hinsichtlich der einzelnen Ursachen übermittelte die DB AG die folgende Antwort:

„Die häufigsten Ursachen für Zugausfälle 2024:

Streik	24,8 %
Behördliche Maßnahmen	14,0 %
Triebfahrzeugstörungen	9,7 %
Leit- und Sicherungstechnik	7,4 %
Fremdeinwirkung	6,1 %

Die häufigsten Ursachen für Verspätungen 2024:

Triebfahrzeugstörungen	17,1 %
Fremdeinwirkungen	15,4 %
Behördliche Maßnahmen	14,0 %
Leit- und Sicherungstechnik	12,6 %
Gefährliche Ereignisse	5,4 %

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Anteile der drei Hauptverursachergruppen an den Verspätungsminuten im Jahr 2024 sich wie folgt verteilen: S-Bahn Berlin GmbH rund 39 %, Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG) rund 30 %, externe Ursachen rund 31 %.

Frage 4:

Mit welchen konkreten kurz-, mittel- und langfristigen sowie überprüfbaren Maßnahmen begegnet die S-Bahn Berlin den unter 3.) erfragten Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle? (Aufstellung nach Verkehrsart erbeten.)

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin fokussiert die Anstrengungen vor allem auf die Ursachen im eigenen Geschäftsbereich, also auf die Triebfahrzeugstörungen und die Störungen durch fehlendes S-Bahn-Personal. Bzgl. der Verringerung von personalbedingten Störungen verweisen wir an die seit 2016 erfolgreich laufende Maßnahme „Tf-Ausbildungsoffensive“ (siehe dazu Frage 9. und 10. sowie den letzten Bericht zum Sachstand der „Qualitätsoffensive S-Bahn Plus“, welcher der SenMVKU bzw. dem AGH zur Verfügung gestellt wurde¹). Durch die ausreichende Personaldecke gibt es nur geringe personalbedingte Ausfälle durch kurzfristige Krankmeldungen. Bzgl. der

¹ siehe Antwort zu Frage 16

Senkung der Anzahl von Fahrzeugstörungen verweisen wir auf die Fragen 5. bis 7. sowie auf den oben erwähnten Bericht zum Sachstand der "Qualitätsoffensive S-Bahn Plus". Auch im laufenden Jahr ist Arbeitsschwerpunkt der S-Bahn Berlin, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die die Zuverlässigkeit der trotz Langlebigkeitsertüchtigung alternden Baureihe 481 wieder zu erhöhen.

Zudem arbeitet die S-Bahn Berlin gemeinsam mit der DB InfraGO an betrieblichen Möglichkeiten zur Reduzierung von Störungsauswirkungen. Dabei spielt es keine Rolle, wer diese Störungen verursacht hat. Hierzu werden regelmäßig bestehende Störfallkonzepte auf deren Anwendbarkeit überprüft und bei Bedarf überarbeitet und ergänzt.

Auch mit den Behörden gibt es regelmäßigen Austausch, unter welchen Rahmenbedingungen bei behördlichen Maßnahmen die Auswirkungen reduziert werden können (z.B. Anordnung von Fahren mit verminderter Geschwindigkeit statt einer vollständigen resp. einer Teil-Sperrung von Gleisen)."

Frage 5:

Inwieweit ist das Programm „Langlebigkeit BR481“ der DB AG im Jahr 2024 fortgeschritten, wie viele Fahrzeuge dieser Baureihe wurden im vergangenen Jahr für einen Einsatz bis 2035 überarbeitet und wie viele Fahrzeuge stehen bzgl. der Überarbeitung innerhalb des Programms noch aus?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Bis Ende 2024 wurden bereits 410 Fahrzeuge der Baureihe (BR) 481 umgebaut. Im laufenden Jahr 2025 wird der Umbau an den restlichen 90 Fahrzeugen durchgeführt. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Alterung der Verkabelung und deren Aus- und Einbau im Rahmen des Langlebigkeitsprojekts zu neuen Störbildern führt. Diese Erkenntnisse werden im Rahmen der Behandlung der letzten 100 Viertelzüge bereits berücksichtigt, indem die Verkabelung bei diesen Fahrzeugen überarbeitet wird und damit den Umfang der Arbeiten erhöht.“

Frage 6:

Wie verhält es sich im Sinne der Fragestellung unter 5.) mit der technischen Ertüchtigung der Baureihe 480 bis Sommer des letzten Jahres?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Von den für die Abwicklung der Fahrzeugrevisionen inklusive des Einbaus der Zugbeeinflussungssystems ZBS vorgesehenen 65 Fahrzeugen sind aktuell noch drei Fahrzeuge in Bearbeitung und werden sukzessive in den nächsten Wochen fertiggestellt. Damit sind diese Fahrzeuge bis Ende der 20er Jahre zuverlässig einsetzbar. Ob ein Einsatz darüber hinaus möglich ist und wenn ja mit welcher Zuverlässigkeit, muss erst im Rahmen aufwändiger Untersuchungen ermittelt werden.“

Frage 7:

Welche konkreten Erkenntnisse und Ergebnisse hat im vergangenen Jahr die Arbeit der Task Force zur Stabilisierung der Baureihe 483/484 hervorgebracht? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die intensive Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge der BR 483/484 führte im vergangenen Jahr unter Hinzuziehung eines renommierten externen Gutachters zu umfangreichen Analysen und zur Umsetzung diverser Maßnahmen bspw. an den Stromabnehmern, den Türen, Softwareupdates sowie Optimierung des betrieblichen Regelwerks. Das Störungsaufkommen (Anzahl betrieblicher Störfälle und Zugausfallkilometer infolge von Fahrzeugstörungen) konnte im Jahresverlauf 2024 gegenüber 2023 deutlich gesenkt werden.“

Frage 8:

Wie viele der in Antwort auf Frage 11.) in Drs. 19/17911 genannten Expertenstellen in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Betrieb und Produktionsplanung bei der DB AG wurden in 2023 geschaffen und in 2024 besetzt und welche Ausweitung ist in diesem Zusammenhang in 2025 vorgesehen? (Aufstellung nach Jahren und o.g. Arbeitsbereichen erbeten.)

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2023 wurden zehn Arbeitsplätze neu eingerichtet und in 2024 besetzt, u.a. Referent Qualitätssicherung Bauplanung, Disponenten bzw. Planer. Ein weiterer Aufbau ist derzeit nicht vorgesehen.“

Frage 9:

Wie viele der 204 Teilnehmenden des Ausbildungsprogramms für Triebfahrzeugführer:innen haben im Jahr 2024 das Programm erfolgreich abgeschlossen und wie viele von Ihnen sind nun im Bereich des Berliner S-Bahn-Verkehrs tätig?

Antwort zu 9:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2024 haben sogar 228 Anwärter an einer Ausbildung teilgenommen, davon haben per 31.12.2024 129 die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. 12 Prüfungen stehen krankheits- oder wiederholungsbedingt noch aus und werden in 2025 nachgeholt.“

Frage 10:

Wie viele Teilnehmende sind im Ausbildungsprogramms für Triebfahrzeugführer:innen im Jahr 2025 vorgesehen?

Antwort zu 10:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Für das Jahr 2025 sind weiterhin 204 Plätze für eine Tf-Ausbildung geplant.“

Frage 11:

Wie hoch war 2024 bei der S-Bahn Berlin der Bedarf nach Instandhaltungspersonal, wie viele dieser Stellen waren im Vorjahr besetzt und wie gestaltet sich der (zusätzliche) Bedarf und die Besetzung im Jahr 2025? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Sowohl im Jahr 2023 als auch dem Folgejahr 2024 wurden jeweils mehr als 20 Vollzeitpersonale im Bestand des Instandhaltungspersonal aufgebaut; flankierend waren auch Leiharbeiter und Leiharbeiterinnen in der Instandhaltung eingesetzt.“

Frage 12:

Aus welchen konkreten Gründen sind Mitarbeitende im Bereich der Instandhaltung am Arbeitsmarkt so schwer zu rekrutieren und welche besonderen Maßnahmen ergreift die DB AG um dennoch Personal zu gewinnen?

Antwort zu 12:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In der betriebsnahen Instandhaltung ist die wichtigste Aufgabe die Störungssuche und -beseitigung. Das erfordert ein tiefes technisches Verständnis der Fahrzeuge. Die allgemeine Qualifikation als Elektriker bzw. Elektroniker, die vom Arbeitsmarkt eingestellt werden kann, reicht also nicht. Darüber hinaus verschärft der demographische Wandel im Zusammenspiel mit dem allgemeinen Fachkräftemangel die Situation durch den intensiven Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeitende. Neben der eigenen Ausbildung von Fachkräften deckt die S-Bahn Berlin GmbH deswegen den darüber hinaus bestehenden Bedarf über Leiharbeitnehmer. Auf Leiharbeitnehmer kann zu einem gewissen Grad innerhalb der DB AG zugegriffen werden, darüber hinaus hat die S-Bahn Berlin beginnend 2023 und 2024 ihre Aktivitäten auf dem Berliner und Brandenburger Arbeitsmarkt verstärkt durch fokussiertes Social-Media-Recruiting Targeting, Präsenz auf regionalen Messen und Veranstaltungen bis hin zu einer Kooperation in 2024 mit dem 1. FC Union, um die Sichtbarkeit der Berufe in der Instandhaltung und der S-Bahn Berlin als attraktive Arbeitgeberin zu erhöhen.“

Frage 13:

Wie viele Auszubildende im Bereich der Instandhaltung konnten ihre Ausbildung bei der DB AG in 2024 erfolgreich abschließen, wie viele werden in 2025 ihre Ausbildung in diesem Bereich bei dem Unternehmen beginnen und wie verhält sich ihre Zahl zum eigentlichen Bedarf? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 13:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In 2024 haben im Bereich der Instandhaltung zwanzig Auszubildende als „Elektroniker für Betriebstechnik“ bzw. „Elektroniker für Geräte und Systeme“ ihre Ausbildung erfolgreich bei der S-Bahn Berlin GmbH abgeschlossen. Im Jahr 2025 werden im Bereich der Instandhaltung zwanzig Auszubildende ihre Ausbildung als „Elektroniker für Betriebstechnik“, „Elektroniker für Geräte und Systeme“ bzw. „Industriemechaniker“ starten. Mit dem Zugang dieser jungen Facharbeiter nach ihrer Erstausbildung wird die rentenbedingte Fluktuation von älteren Mitarbeitenden im Bereich der Instandhaltung kompensiert.“

Frage 14:

Welche konkreten Ertüchtigungsmaßnahmen im Rahmen der präventiven Instandhaltung wurden in den Bereichen Fahrbahn sowie bei Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen im Jahr 2024 durchgeführt und welche Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang in 2025 vorgesehen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 14:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Bereich des Netzes der S-Bahn Berlin wurden 585 Einzelmaßnahmen in 2024 umgesetzt, mehr als ursprünglich geplant waren. Diese hatten ein Gesamtauftragsvolumen von ca. 15 Mio. Euro. Für das Jahr 2025 verfolgen wir im Bereich Fahrbahn einen ähnlichen Ansatz.“

Frage 15:

Wie viele der in Antwort auf Frage 11.) in Drs. 19/17911 vorgesehenen 21 Kilometer Signalkabel wurden im Jahr 2024 instandgesetzt und welcher streckenmäßige Ansatz wird in diesem Zusammenhang im Jahr 2025 verfolgt?

Antwort zu 15:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Es wurden 22.917 Meter Kabel instandgesetzt – mehr als die ursprünglich geplanten 21.000 Meter. Im präventiven Kabeltausch sind für dieses Jahr 1.900 Meter vorgesehen. Diese Maßnahme findet im Bereich Berlin-Eichgestell statt.“

Frage 16:

Welche konkreten Einzelmaßnahmen wurden im Jahr 2024 im Rahmen der „Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS“ von der S-Bahn Berlin an die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt übersendet und welche davon wurden im letzten Jahr konkret umgesetzt? (Aufstellung nach Umsetzungsstand erbeten.)

Antwort zu 16:

Die DB AG verweist auf den regelmäßig an SenMVKU bzw. das AGH übersandten Bericht² zum aktuellen Stand der „Qualitätsoffensive S-Bahn Plus“.

Frage 17:

Welchen monetären Wert haben die im Jahr 2023 und 2024 nicht erbrachten Leistungen der S-Bahn und um welche Summen wurde der finanzielle Beitrag des Landes Berlin in dieser Zeit gekürzt?

Antwort zu 17:

Im Land Berlin belaufen sich die Abzüge aufgrund von Minderleistungen im Vertragsjahr 2023 voraussichtlich auf rund 39,7 Mio. Euro. Davon sind auf Grundlage der verkehrsvertraglichen Regelungen bereits rund 20,5 Mio. Euro über die monatlichen Abschlagszahlungen einbehalten worden. Im Jahr 2024 belaufen sich die Abzüge aufgrund von Minderleistungen voraussichtlich auf rund 49,7 Mio. Euro. Davon sind auf Grundlage der verkehrsvertraglichen Regelungen bereits rund 21,6 Mio. Euro über die monatlichen Abschlagszahlungen einbehalten worden. Eine Aussage über tatsächliche Rückflüsse/Nachzahlungen gegenüber der S-Bahn Berlin GmbH kann erst nach abgerechneter Jahresschlussrechnung getätigt werden. Die Endabrechnung der Jahresschlussrechnung kann aufgrund von umfangreichen Prüfungen und Abstimmungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Frage 18:

Welche Fahrzeug-Anschaffungen wurden im Jahr 2024 bei der S-Bahn umgesetzt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 18:

Die DB AG teilt hierzu mit:
„Keine.“

Frage 19:

Welche Fahrzeug-Anschaffungen sind im Jahr 2025 bei der S-Bahn vorgesehen? (Aufstellung erbeten.)

² Es handelt sich um einen halbjährlichen Bericht. Die letzten beiden Berichte an den Hauptausschuss aus dem Jahr 2024 wurden unter der roten Nummer 0054 F (<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/19/Haupt/vorgang/h19-0054.F-v.pdf>) und 0054 H (<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/19/Haupt/vorgang/h19-0054.H-v.pdf>) veröffentlicht.

Antwort zu 19:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Keine.“

Frage 20:

Über welchen Wagenbestand verfügt die Berliner S-Bahn im Fahrgastbetrieb und wie viele Fahrzeuge hiervon sind derzeit uneingeschränkt einsatzbereit? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 20:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin hat derzeit 1.512 Wagen im Fahrzeugbestand verfügbar:

- BR 480: 65 Fahrzeuge (130 Wagen)
- BR 481: 500 Fahrzeuge (1.000 Wagen)
- BR 483: 21 Fahrzeuge (42 Wagen)
- BR 484: 85 Fahrzeuge (340 Wagen)

Alle Fahrzeuge sind uneingeschränkt einsatzfähig, sofern sie sich nicht gerade in der Instandhaltung oder im Umbau im Rahmen der Langlebigkeit befinden.“

Frage 21:

Welche konkreten kurz-, mittel- und langfristigen sowie überprüfbaren Maßnahmen ergreift der Senat, um künftig Fahrtausfälle und Verspätungen bei der Berliner S-Bahn zu vermeiden bzw. zu verringern? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 21:

Um die Erarbeitung von Maßnahmen zu unterstützen bzw. zu forcieren, ergreift der Senat auch weiterhin die in Antwort zu Frage 19 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17911 dargestellten Maßnahmen.

Frage 22:

Welche konkreten Kernthemen, Probleme, Ursachen und Lösungsansätze im Sinne der Antwort auf Frage 19.) in Drs. 19/17911 konnte die DB AG im Jahr 2024 gemeinsam mit der S-Bahn Berlin GmbH ermitteln, angehen und auflösen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 22:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Siehe Antworten zu den weiteren Fragen dieser Anfrage, auf die verwiesen wird.“

Frage 23:

Welche konkreten Kernthemen, Probleme, Ursachen und Lösungsansätze im Sinne der Antwort auf Frage 19.) in Drs. 19/17911 konnte die DB AG im Jahr 2024 gemeinsam mit der DB InfraGo AG ermitteln, angehen und auflösen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 23:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Zur Verbesserung des Anlagenzustands wurden 2024 u. a. die folgenden Investitionsmaßnahmen umgesetzt:

- Inbetriebnahme ESTW (elektronisches Stellwerk) S1 Nord
- Inbetriebnahme ZBS (Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin) Nordkreuz
- Auf der Stadtbahn: Erneuerung FÜK (Fahrbahnübergangskonstruktion) Berlin Hbf, Weichenerneuerung Bf Friedrichstraße und Stützpunktsanierung Feste Fahrbahn
- Nord-Süd-Tunnel: Gleis- und Weichenerneuerungen inkl. Instandhaltungsmaßnahmen

Die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik wird in 2025 fortgesetzt.

Zu den präventiven Instandhaltungsmaßnahmen (Qualitätsprogramm S-Bahn) wird auf die Antworten zu den Fragen 14 und 15 verwiesen.“

Frage 24:

Welche konkreten Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Flexibilität im S-Bahn-Netz wurden im Rahmen des Projekts i2030 im Jahr 2024 untersucht und umgesetzt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 24:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2024 wurde zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der Deutschen Bahn eine 4. Tranche zur Finanzierung von weiteren Teilmaßnahmen geschlossen. Diese baut auf die geschlossene Sammelvereinbarung für die Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahnnetz auf.

In einem weiteren Finanzierungsvertrag für den Bahnhof Birkenwerder wurden Planungen zur Entflechtung der Schieneninfrastruktur von Regional- und S-Bahn vereinbart.

Die gesicherte Finanzierung für die zwischen den i2030-Projektpartnern abgestimmten Planungen ist die wichtige Grundlage zur Durchführung der Untersuchungen und Umsetzungen von Maßnahmen zur betrieblichen Flexibilität im S-Bahnnetz.

Informationen zur gezeichneten 4. Tranche zur Finanzierung und dem Vertrag zu Birkenwerder entnehmen Sie bitte: <https://www.i2030.de/4-tranche-und-finanzierungsvereinbarung-fuer-bahnhof-birkenwerder-sichern-ausbauplanungen-im-s-bahnnetz-ab/>.

Folgende konkrete Maßnahmen stehen auf der Agenda:

- Abstellanlagen Bundesplatz, Schönholz, Lichterfelde West, Waidmannslust, Hundekehle, Südkreuz und Marzahn: Vorplanung abgeschlossen
- Streckenausbau nach Strausberg: Vorplanung in Erarbeitung
- Streckenausbau nach Bernau: Vorplanung begonnen

- Verkehrsstationen Kamenzer Damm, Birkenwerder, Westend und Halensee: Grundlagenermittlung abgeschlossen
- Halensee und Westend: Vorplanung in Erarbeitung
- Werkstattanbindung (Anbindung an Ist-Infrastruktur) Fredersdorf: Erarbeitung Vor- und Entwurfsplanung
- Bei den zuvor benannten Maßnahmen/ Projekten wird die Bahnenergieversorgung mit betrachtet
- Siemensbahn: Entwurfsplanung in Finalisierung, Planfeststellungsverfahren für Abschnitt 1.1 (Jungfernheide – Altarm Spree) läuft

Zu weiteren Projekten aus dem Maßnahmenportfolio zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahnnetz fanden zwischen den i2030-Projektpartnern Abstimmungen zur Vorbereitung und Durchführung der nächsten Planungsschritte statt.“

Frage 25:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 25:

Nein.

Berlin, den 29.01.2025

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