

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 25. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2025)

zum Thema:

Planungen für den Bahnhof Jungfernheide und die Siemensbahn

und **Antwort** vom 13. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22454
vom 25.04.2025
über Planungen für den Bahnhof Jungfernheide und die Siemensbahn

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:

Wie bewertet der Senat die folgenden Varianten der Gleis- und Bahnsteiganlagen der Abzweigung der Siemensbahn aus der Ringbahn am Bahnhof Jungfernheide hinsichtlich der Wege der Fahrgäste (einschl. der Umsteigewege zwischen westlichem Innenring und Siemensbahn), der Kosten und der flüssigen Betriebsführung?

- a. ein Mittelbahnsteig mit zwei Gleisen (wie u. a. in Neukölln). Es scheint denkbar, trotz geringer Verschlechterung der Betriebsqualität damit auszukommen, wenn in Westhafen und an anderen Stationen dritte Bahnsteigkanten gebaut und eine sehr dichte Blockteilung eingerichtet wird. Diese Variante vermeidet Kostensprünge durch eine zusätzliche Spreebrücke, den Eingriff in den nördlichen Bahnhofsvorplatz und das Unterwerk sowie die Behinderung der künftigen Straßenbahn
- b. ein Seitenbahnsteig in Ost-West-Richtung und ein Mittelbahnsteig in West-Ost-Richtung
- c. zwei Mittelbahnsteige mit drei Gleisen, so dass bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen Siemensbahn und westlichem Innenring möglich ist
- d. ggf. andere untersuchte Varianten.

Frage 2:

Welche Variante der Gleis- und Bahnsteiganlagen wird favorisiert oder verworfen und aus welchen Gründen?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Variante mit drei S-Bahn Gleisen, einem Mittel- und einem Seitenbahnsteig wird als Ergebnis der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) favorisiert. Die Ermittlung der benötigten Infrastrukturkomponenten für das Erreichen der verkehrlichen Aufgabenstellung zur Reaktivierung der Siemensbahn ist mittels einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) erfolgt, welche den Bedarf an einem zusätzlichen Bahnsteiggleis belegt. In der EBWU wurden dazu Varianten mit und ohne zusätzliche Anordnung eines Wendegleises östlich des neuen Bahnsteigs betrachtet. Durch das Hinzukommen der Verkehre der Siemensbahn würde ohne eine Erweiterung der bestehenden Infrastruktur in diesem Bereich zu einem Engpass auf dem auch schon zusätzlich mit den Zügen der neuen S-Bahn-Linie S21 belegten S-Bahn-Ring und damit zu einem zu hohen Verspätungsniveau führen. Um diese negativen Auswirkungen auf die Fahrwegkapazität zu verhindern, sind die Ausbaumaßnahmen im Bereich des aktuellen S-Bahn Haltepunktes Berlin Jungfernheide zu einer Verzweigungsstation erforderlich.

Erst durch die Anordnung eines zusätzlichen Bahnsteiggleises mit Außenbahnsteig nördlich der bestehenden Bahnsteige ist das Enden von S-Bahn-Zügen aus Westend (Strecke 6020, Berliner Innenring) und Gartenfeld (Strecke 6022, Siemensbahn) als Bahnsteigwende im mittleren Gleis möglich. Durch die zusätzliche Anordnung eines Kehrgleises östlich des Bahngleises ergibt sich eine optimierte Bereitstellung von zusätzlichen Zugpaaren für Verkehrsspitzen sowie eine erhöhte Barrierefreiheit und einfache Umsteigemöglichkeit zwischen den Verkehrsträgern. Damit stellt sich diese Variante als in betrieblicher Hinsicht vorzugswürdige Variante dar, um die mit der Reaktivierung der Siemensbahn verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen.“

Frage 3:

Wo und wie ist die Einfädelung der Siemensbahn in die Ringbahn im Einzelnen geplant?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Einfädelung wird westlich des Bahnhofs Jungfernheide erfolgen. Die Ein- und Ausfädelung aus der Ringbahn erfolgt zwischen Spree Jungfernheide und dem Kreuzungsbauwerk Berlin Hamburg.“

Frage 4:

Wie sollen die Abhängigkeiten und der Platzkonflikt mit der Straßenbahn-Endhaltestelle in der Max-Dohrn-Straße gelöst werden? Welche Nachteile für die S-Bahn oder die Straßenbahn ergeben sich daraus?

Frage 5:

Es gab Vorstellungen eines Investors für ein Gebäude an der Max-Dohrn-Straße. Ist dies noch aktuell? Wie ist der derzeitige Stand dieses Projekts?

Antwort zu 4 und 5:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, DB AG, die Berliner Verkehrsbetriebe AöR und der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sowie der Eigentümer des Grundstücks stehen im Austausch zur zukünftigen Nutzung der Flächen nördlich des Bahnhofs Jungfernheide, um die bestehenden Platzverhältnisse bestmöglich für die Belange aller Verkehrsarten zu nutzen.

Frage 6:

Welche Änderungen, besonders an Bahnsteigen sowie Wende- und Abstellgleisen, sind an den S-Bahn-Stationen Westhafen, Beusselstraße, Westend, Messe Nord/ZOB und Halensee geplant? Wie ist der jeweilige Planungsstand?

Antwort zu 6:

Zur Sicherung der Betriebsqualität auf dem S-Bahn-Ring werden im Rahmen der Reaktivierung der Siemensbahn folgende Änderungen vorgenommen:

Im Zuge der Zusammenhangsmaßnahmen Westhafen erfolgt die Errichtung einer Dritten Bahnsteigkante am Bahnhof Westhafen und der Neubau einer Abstellanlage zwischen den Bahnhöfen Westhafen und Beusselstraße.

Das Vorhaben befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Für die Stationen Westend und Halensee wird im Rahmen des S-Bahn-Projekts von i2030 je eine zusätzliche Bahnsteigkante geplant. Beide Vorhaben befinden sich in der Vorplanung.

Frage 7:

Trifft es zu, dass seitens der S-Bahn Berlin GmbH ein östliches Kehrgleis am Bahnhof Jungfernheide gefordert wird, obwohl im Bereich des westlichen und nördlichen Innenrings sowie im künftigen Bahnhof Gartenfeld neue Abstellkapazitäten bereitstehen werden? Wenn ja, wird der Senat diese kostentreibende Forderung abwehren? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7:

Das Erfordernis des im Rahmen der Siemensbahn geplanten Kehrgleises östlich des Bahnhofs Jungfernheide ergibt sich aus den Ergebnissen der EBWU und den betrieblichen Anforderungen im Bereich Jungfernheide.

Die Abstellanlage in Gartenfeld kann aufgrund der räumlichen Distanz die erforderlichen betrieblichen Funktionen des Kehrgleises nicht erfüllen (siehe Antwort zu 1 und 2).

Frage 8:

Wird am Bahnhof Berlin-Jungfernheide die notwendige Verlängerung des Regionalbahnsteigs auf 220 m mitgeplant? Wenn nein, warum nicht? Falls ja, wie ist der Planungsstand?

Frage 9:

Wird ein zweiter Regionalbahnsteig an den Gleisen des Berliner Innenrings perspektivisch mitgeplant? Wenn nein, warum nicht?

Frage 10:

Welchen Planungsstand haben die vorstehend genannten Gleis- und Bahnsteiganlagen?

Antwort zu 8, 9 und 10:

Die Fragen 8, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein, Anpassungen des bestehenden Regionalbahnsteigs in Jungfernheide sowie weitere Änderungen an den Regional- und Fernbahngleisen sind nicht Teil des i2030-Korridors Siemensbahn.

Im Rahmen der Grundlagenermittlung von i2030 werden derzeit Untersuchungen zum weiteren Ausbau des Knotens Berlin zur Kapazitätserhöhung für den Fern- und Regionalverkehr durchgeführt, die u.a. auch weitere Gleisanlagen und Bahnsteige im Abschnitt Spandau – Jungfernheide – Hauptbahnhof betrachten. Ergebnisse liegen bislang noch nicht vor.

Frage 11:

Welchen Planungsstand haben die anderen Abschnitte der Siemensbahn?

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Reaktivierung der Siemensbahn 1. BA (Jungfernheide – Gartenfeld) befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Für den 2. BA – Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus, liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Ein Beschluss zur Fortführung der Planung für den 2. BA liegt nicht vor.“

Frage 12:

Wird im Rahmen der Baumaßnahmen Siemensbahn/Jungfernheide auch ein neuer Zugang (Rampe) südwestlich des Bahnhofs zum bequemen, barrierefreien Erreichen der Fußgängerbrücke über die Spree Richtung Schlossgarten und Spreeweg miterrichtet? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Es handelt sich bei den o.g. Anlagen nicht um Bahnanlagen, so dass die Anpassung der Fußgängerbrücke und Erweiterung um eine Rampe nicht als Teil des Bahnprojekts „Siemensbahn“ erfolgen können.

Frage 13:

Welchen Stand haben die Abstimmungen zum Konflikt der Siemensbahn mit der Autobahn-Baustelle Rudolf-Wissell-Brücke? Welche zeitlichen Folgen für die Fertigstellung der Siemensbahn sind hieraus zu erwarten?

Antwort zu 13:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Das Projekt befindet sich in einem engen und konstruktiven Austausch mit der Deges GmbH. Es sind keine zeitlichen Verzögerungen zu erwarten.“

Frage 14:

Aufgrund des Neubaus der Schleuse Charlottenburg (2003 fertiggestellt) musste die vorhandene und intakte Brücke der Siemensbahn über die Spree abgerissen werden. Ist sichergestellt, dass der damalige Veranlasser des Abrisses den Neubau der Brücke finanziert?

Antwort zu 14:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Es besteht Einvernehmen zwischen der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der DB InfraGO AG, dass die Kostenübernahme und -aufteilung für die Eisenbahnüberführung (EÜ) untere Spree gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) § 41 Abs. 5 erfolgt.“

Frage 15:

Hält der Senat das verkündete Ziel der Inbetriebnahme der Siemensbahn im Jahr 2029 für erreichbar? Falls nein, warum nicht, und wie könnten die Zeiträume der einzelnen Schritte bis zur Inbetriebnahme aussehen?

Antwort zu 15:

Es wird weiterhin von einer fristgerechten Inbetriebnahme der Siemensbahn im Dezember 2029 ausgegangen.

Berlin, den 13.05.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt