

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 27. Februar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2017) und **Antwort**

#### S-Bahnlinie 21

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend mit entsprechendem Verweis auf den Ursprung wiedergegeben.

Frage 1: Wie ist der aktuelle Zeitplan zur Fertigstellung der Nord-Süd-S-Bahn-Trasse (Liste der einzelnen Schritte im Prozess der Fertigstellung mit Zeitangaben)? Wann wird die S21 ihren Betrieb aufnehmen können?

Antwort zu 1: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „Die S21 gliedert sich in 3 Bauabschnitte. Der 1. Bauabschnitt (Nordringeinbindung Wedding / Westhafen – Hauptbahnhof) befindet sich derzeit in der Bauausführung, für den 2. Bauabschnitt (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz) wird derzeit die Entwurfsplanung erstellt und für den 3. Bauabschnitt (Potsdamer Platz – Yorckstraße / Yorckstraße (Großgörschenstraße)) laufen Abstimmungen zwischen der DB AG und dem Land Berlin zum Abschluss einer Planungsvereinbarung und Grundlagenermittlung.

Im 1. Bauabschnitt gibt es abschnittsweise bauliche Schwierigkeiten auf Grund von aufgefundenen geänderten Bauwerksgründungen im Tunnelbereich und örtlich vorgefundenem schwierigen Baugrundverhältnissen. Aus diesem Grund und wegen der frühen Planungsphasen in den Bauabschnitten 2 und 3 sind derzeit keine Aussagen zur Fertigstellung der S21 möglich.“

Frage 2: Wie man dem Bericht im Berliner Abendblatt vom 18. Februar 2017 (Ausgabe Prenzlauer Berg) entnehmen kann, ergeben sich Bauverzögerungen durch Probleme mit dem Grundwasser und mangelhafte Vorarbeiten. Trifft diese Darstellung zu? Welche Probleme ergeben sich aktuell im Rahmen der Weiterführung der Baumaßnahme?

Antwort zu 2: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „Im Rahmen der Realisierung des 1. Bauabschnitts haben sich verschiedene Schwierigkeiten ergeben. Das trifft u.a. auf eine Dichtsohle in einem Tunnelabschnitt zu. Hier tritt wegen der ungenügenden Dichtigkeit Grundwasser in die Baugrube ein. Das Bauverfahren wird derzeit an diese neue Erkenntnis angepasst.“

Frage 3: Welche Auswirkungen hat diese Bauverzögerung auf das Gesamtprojekt? Wann werden die Bauabschnitte 2 und 3 realisiert?

Antwort zu 3: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „Auswirkungen durch die Verzögerungen im 1. Bauabschnitt auf das Gesamtprojekt sind derzeit nicht erkennbar. Verbindliche Realisierungstermine zum 2. und 3. Bauabschnitt können aufgrund der frühen Leistungsphasen nicht benannt werden - siehe auch Ausführungen zu den Fragen 1 und 2.“

Frage 4: Wie hoch schätzt der Senat aktuell die Kosten des Gesamtprojektes ein? Musste diese Kostenprognose seitens des Senates verändert werden? Wenn ja, aus welchen Gründen musste eine Anpassung erfolgen?

Antwort zu 4: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „Die Kostenprognose wurde im Zusammenhang mit der Nutzen-Kosten-Untersuchung für den 1. und 2. Bauabschnitt in 12/2015 aktualisiert aufbereitet. Diese Kostenprognose wurde bisher nicht verändert.“

Für den 3. Bauabschnitt wird eine Kostenprognose erst im Zuge der Grundlagenermittlung erstellt.“

Auf Basis der vorliegenden Informationen und unter Einbeziehung einer allerersten, mit deutlichen Unsicherheiten behafteten Grobkostenschätzung für den 3. Bauabschnitt geht der Senat derzeit von Gesamtkosten von ca. 900 Mio. € für das Gesamtprojekt aus.

Frage 5: Über welche Landes- und Bundesmittel werden die Baumaßnahmen derzeit finanziert?

Antwort zu 5: Die Baukosten der Baumaßnahmen des 1. Bauabschnitts werden vom Bund durch das GVFG-Bundesprogramm mit einem Anteil von 60% finanziert. Das Land finanziert den zugehörigen Komplementäranteil i.H.v. 40% sowie die Planungskosten aus Landesmitteln.

Frage 6: Trifft es zu, dass die Bahn zur Fertigstellung des 1. Bauabschnitts zunächst einen provisorischen Tunnel-Bahnsteig Richtung Hauptbahnhof einrichtet? In welchem Streckenbereich befindet sich dieser (Markierung in einer Karte), mit wie vielen Wagen kann dieser angefahren werden und wann wird dieser fertiggestellt sein bzw. zur Nutzung bereit stehen?

Antwort zu 6: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „Die DB plant, zunächst einen provisorischen Bahnsteig nördlich des Hauptbahnhofs etwa in Höhe der Invalidenstraße zu errichten. Dieser Interimsbahnsteig wird mit einer Länge von 80 m hergestellt und kann mit Halbzügen angefahren werden.

Termine zur baulichen Fertigstellung können erst benannt werden, wenn der Umgang mit der Undichtigkeit in einem Tunnelabschnitt technisch neu geregelt ist – siehe auch Ausführungen zur Frage 2.“

Frage 7: Wie ist der aktuelle Stand rund um die Realisierung der Station „Perleberger Brücke“ im Rahmen der Planfeststellung? Welches Ergebnis hat die getätigte Kosten-Nutzen-Untersuchung?

Antwort zu 7: Die DB teilt hierzu Folgendes mit: „In Abstimmung zwischen DB AG und Land Berlin werden derzeit die Grundlagen zur Ermittlung einer Kostenschätzung für den Haltepunkt Perleberger Brücke zusammengestellt. Eine Kosten-Nutzen-Untersuchung, die auch den Haltepunkt Perleberger Brücke umfasst, gibt es bisher nicht, befindet sich jedoch in Vorbereitung.

Das zum Bau des neuen Haltepunktes erforderliche Planrechtsverfahren ist noch nicht eingeleitet. Dazu sind zunächst die Voraussetzungen des Nachweises des wirtschaftlichen Nutzens (Kosten-Nutzen-Untersuchung) und die planerischen Voraussetzungen (Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) herzustellen.“

Berlin, den 14. März 2017

In Vertretung

Jens-Holger Tidow

.....

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mrz. 2017)