

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. April 2021)

zum Thema:

i2030 - Mehr Schiene für Berlin - Brandenburg II
Wo befinden wir uns in Zeiten von Corona?

und **Antwort** vom 27. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Apr. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 27285
vom 08. April 2021
über i2030 - Mehr Schiene für Berlin - Brandenburg II
Wo befinden wir uns in Zeiten von Corona?

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

Frage 1:

Zum Korridor: Berlin-Spandau - Nauen

- a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- d.) Welchen Sachstand bzgl. der Untersuchungen zusätzlicher Bahnsteigkanten, Gleisverbindungen und Überwerfungsbauwerken am Fernbahnhof Spandau gibt es?
- e.) Welchen aktuellen Sachstand gibt es hinsichtlich der Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung der neuen S-Bahn-Verbindung Nauener Straße und Falkenseer Chaussee?

Antwort zu 1:

- a.) Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im August 2020 wurde das Projekt in die Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI – Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) überführt. Die Planungsleistungen zur Vorplanung sind ausgeschrieben.
- b.) Es ist darauf hinzuweisen, dass sich Planungsprozesse in unterschiedlichen Stufen bis zum Ende einer Bauausführung abbilden. Jedoch wird mit den ersten Planungsphasen bis einschließlich Abschluss der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) die Voraussetzung hergestellt, in eine Bauausführung nebst erforderlichen Ausführungsplanungen zu starten. Der Beginn der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 nach HOAI) für das Projekt Berlin-Spandau - Nauen ist momentan für das dritte Quartal 2023 vorgesehen. Das Ende der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) wird mit Abschluss des Planrechtsverfahrens für Ende 2029 anvisiert.

c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Dies erfordert umfangreiche Prozesse, die aktuell keine verbindlichen Festlegungen für Umsetzungstermine zulassen.

d.) Fahrplantechnologische Untersuchungen zur Erweiterung des Fernbahnhofs Berlin-Spandau sind abgeschlossen. Im Ergebnis sind unter anderem zwei zusätzliche Bahnsteigkanten für den Fern- und Regionalverkehr zur Erhöhung der Zugkapazitäten vorgesehen. Die ebenfalls vorgesehene Erweiterung um zwei Überwerfungsbauwerke Spandau-West und Spandau-Ost soll das parallele Führen von Zügen aus Richtung Stadtbahn bzw. Nord-Süd-Tunnel in Richtung Hamburg bzw. Hannover sowie umgekehrt weitestgehend unabhängig voneinander ermöglichen. Außerdem ist die Ergänzung des Fernbahnhofs Berlin-Spandau um diverse Weichenverbindungen vorgesehen, um hierdurch die Betriebsflexibilität und Kapazität des Bahnhofs zu erhöhen.

e.) Gegenwärtig finden Verhandlungen mit der Havelländischen Eisenbahn AG als Betreiberin der Bötzwobahn über einen Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung (Leistungsphase 2) statt. Nach gegenwärtiger Zeitplanung sollen die Verhandlungen in diesem Jahr abgeschlossen werden. Die Aufnahme der Planungsleistungen ist für Ende 2021/Anfang 2022 zu erwarten.

Frage 2:

Zum Korridor: Prignitz-Express/Velten

a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus für die Abschnitte „Gesundbrunnen/Velten“ und „Velten/Neuruppin“?

b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen für die beiden Abschnitte nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?

c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung beider Abschnitte angestrebt?

d.) Welche Erkenntnisse wurden aus der Verkehrssimulation (Bahnübergang Gorkistraße) gezogen?

Antwort zu 2:

a.) Die Planungen befinden sich im Abschnitt Berlin Gesundbrunnen bis Velten vor dem Abschluss der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 nach HOAI). Im Abschnitt Velten bis Neuruppin ist die Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) abgeschlossen und es wurde die weitere Planung (Leistungsphase 3 und 4 nach HOAI) ausgeschrieben.

b.) Für die Teilabschnitte zwischen Berlin Gesundbrunnen bis Velten wurde mit der Erstellung von Finanzierungsvereinbarungen für die Vorplanungen (Leistungsphase 2) begonnen. Die Vor- und Entwurfsplanung für die Direkteinbindung des RE6 nach Berlin-Gesundbrunnen soll nach derzeitigem Stand im Jahr 2026 finalisiert werden. Für den Teilabschnitt Velten bis Neuruppin wurde die Finanzierungsvereinbarung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3-4) im Dezember 2020 zwischen dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn unterzeichnet. Die Fertigstellung dieser Leistungsphasen wird unter Berücksichtigung der zeitnahen Erteilung behördlicher Genehmigungen bis Mitte der 2020er Jahre angestrebt.

c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Dies erfordert umfangreiche Prozesse, die für den Projektabschnitt Gesundbrunnen bis Velten aktuell keine verbindlichen Festlegungen für Umsetzungstermine zulassen. Der Abschnitt Velten bis Neuruppin ist planerisch bereits weit fortgeschritten, sodass hier aktuell von einem Realisierungsbeginn ab 2023 ausgegangen und eine Inbetriebnahme für Mitte der 20er Jahre angestrebt wird. Diese Aussage steht jedoch ebenso unter dem Vorbehalt der noch sicherzustellenden Baufinanzierung und der zeitnahen Erteilung behördlicher Genehmigungen.

d.) Die Eisenbahnkreuzung im Bereich des bestehenden Bahnübergangs (BÜ) Gorkistraße hat im Rahmen der Planungen zur Einbindung des Prignitz-Expresses über die Kremmener Bahn bis nach Berlin-Gesundbrunnen eine hohe Bedeutung. Hier treffen Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn und zukünftiger Regionalverkehr) und die Verkehrsträger der Straße (Busverkehr, Rad- und Fußverkehr, MIV- Motorisierter Individualverkehr und Einsatzverkehre wie Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr) aufeinander. Mit der vorgesehenen Verdichtung des Zugangebotes würden die Schließzeiten des BÜ so weit ausgeweitet, dass insbesondere die verkehrssichere Kreuzungsmöglichkeit für alle beteiligten Verkehrsträger sowie die Sicherung und Fahrbarkeit der bestellten Verkehrsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr nicht mehr gewährleistet werden könnte. Im Ergebnis werden die i2030-Projektpartner die weiteren Planungen unter der Prämisse fortsetzen, dass der bestehende BÜ mit einer niveaufreien Lösung ersetzt wird.

Frage 3:

Zum Korridor: Nordbahn/Heidekrautbahn

- a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus für die Abschnitte „Gesundbrunnen/Wilhelmsruh (Nordbahn)“ und „Heidekrautbahn“?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen für die beiden Abschnitte nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung beider Abschnitte angestrebt?
- d.) Wie ist der aktuelle Sachstand bzgl. eines neuen Gleislayouts für den Bahnhof Birkenwerder mit separaten Bahnsteig für die RB20?

Antwort zu 3

a.) Der Abschnitt „Gesundbrunnen/Wilhelmsruh (Nordbahn)“ befindet sich vor dem Abschluss der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 nach HOAI). Im Abschnitt „Stammstrecke Heidekrautbahn“ steht der Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bevor (Leistungsphase 3 und 4).

b.) Die Erarbeitung der Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung (Leistungsphase 2) im Abschnitt „Gesundbrunnen/Wilhelmsruh (Nordbahn)“ befindet sich vor dem Abschluss. Die Zeichnung wird bis zum Sommer 2021 angestrebt. Die Erlangung des Planrechts soll nach derzeitigem Stand Ende 2026 abgeschlossen werden.

Die Finanzierungsvereinbarung für die Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) im Abschnitt „Stammstrecke Heidekrautbahn“ wird aktuell verhandelt. Die Zeichnung wird ebenfalls bis zum Sommer 2021 angestrebt. Auf dem Abschnitt „Stammstrecke Heidekrautbahn“ ist das Ende der Gesamtplanung bis einschließlich Erlangung des Planrechts für Anfang 2022 anvisiert.

c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Dies erfordert umfangreiche Prozesse, die aktuell keine verbindlichen Festlegungen für Umsetzungstermine zulassen. An dieser Stelle kann für den Abschnitt „Gesundbrunnen/Wilhelmsruh (Nordbahn)“ nur der unverbindliche Ausblick für den Realisierungsbeginn im Jahr 2027 und für die Inbetriebnahme das Jahr 2030 genannt werden.

Die Planungen im Abschnitt „Stammstrecke Heidekrautbahn“ sind weit fortgeschritten. Mit dem Spatenstich an der Station Berlin-Wilhelmsruh Ende 2020 startete die Realisierung der Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn. Hier streben die Projektpartner derzeit eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2024 an. Diese Aussage steht jedoch ebenso unter dem Vorbehalt der zeitnah gesicherten Baufinanzierung und der Erteilung aller behördlicher Genehmigungen.

d.) Ein neues Gleislayout für den Bahnhof Birkenwerder mit separaten Bahnsteigkanten für den Halt der RB20 sowie perspektivisch RB12 und RB32 ist Gegenstand laufender Gespräche zwischen den Projektpartnern. Hierzu wurden verschiedene Trassierungsstudien erarbeitet. Die abschließende Auswertung der Trassierungsstudien als Voraussetzung für weitere Planungsschritte soll bis Ende des Jahres 2021 erfolgen.

Frage 4:

Zum Korridor: Siemensbahn

- a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- d.) Inwieweit erhält der Bahnhof Jungfernheide eine dritte Bahnsteigkante zur Einbindung an die Ringbahn?
- e.) Welche konkreten Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie liegen der Senatsverwaltung hinsichtlich der Streckenverlängerung über Gartenfeld konkret vor?
- f.) Bis wann wird die Zustandsermittlung bzgl. des Baugrundes abgeschlossen sein?

Antwort zu 4:

- a.) Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Oktober 2020 wurde das Projekt in die Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) überführt.
- b.) Der Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung wird bis Mitte 2024 angestrebt und das Ende der Genehmigungsplanung wird mit Erteilung des Planrechts Mitte 2026 anvisiert.
- c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Dies erfordert umfangreiche Prozesse, die aktuell keine verbindlichen Festlegungen für Umsetzungstermine zulassen. An dieser Stelle kann nur der unverbindliche Ausblick für

den Realisierungsbeginn für das Jahr 2026 und für die Inbetriebnahme das Jahr 2029 genannt werden.

d.) Eine dritte Bahnsteigkante ist am Bahnhof Jungfernheide in den Planungen vorgesehen.

e.) In der Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Siemensbahn von Gartenfeld nach Hakenfelde wurden drei Varianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit untersucht. Derzeit werden die Ergebnisse noch ausgewertet.

f.) Das im Rahmen der Grundlagenermittlung beauftragte Baugrundgutachten wird Mitte 2021 erwartet.

Frage 5:

Zum Korridor: Berlin-Dresden/Rangsdorf

a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus?

b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?

c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?

d.) Welchen aktuellen Sachstand gibt es bzgl. des zusätzlichen S-Bahnhofs Kamenzer Damm und des Regionalhalts Buckower Chaussee? Inwieweit werden diese mitbetrachtet und wann ist hier mit einem Realisierungsbeginn sowie einer Fertigstellung zu rechnen?

e.) Inwieweit wurden die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht?

Antwort zu 5:

a.) Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2020 wurde das Projekt in die Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) überführt.

b.) Die Vor- und Entwurfsplanung soll bis Anfang 2024 finalisiert werden. Der Abschluss des gesamten Planungsprozesses wird nach Ende der Genehmigungsplanung im ersten Quartal 2024 anvisiert.

c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Die Realisierung der S-Bahnverlängerung hat darüber hinaus unmittelbare Auswirkungen auf das Fernbahnprojekt ABS (Ausbaustrecke) Berlin - Dresden (Notwendigkeit der östlichen Verschwenkung der Fernbahngleise und größerer Flächenbedarf), weshalb beiden Vorhaben eine gemeinsame Terminplanung zu Grunde liegt. Ziel ist eine gemeinsame Inbetriebnahme von S- und Fernbahn Ende 2028.

d.) Sowohl der S-Bahnhaltepunkt Kamenzer Damm als auch der Regionalverkehrshalt Buckower Chaussee sind im Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 enthalten und damit Planungen des Landes Berlin. Das Land Berlin verfolgt weiterhin die Umsetzung beider Maßnahmen. Grundlage für eine mögliche Umsetzung beider Stationen ist der Nachweis der betrieblichen Machbarkeit und der Wirtschaftlichkeit auf der Basis einer verlässlichen Kostenschätzung für die Errichtung der Infrastruktur. Die betriebliche Machbarkeit des zusätzlichen S-Bahnhalts am Kamenzer Damm sowie weitere Fragestellungen z. B. Fahrzeiteffekte sowie ggf. Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf werden im Rahmen der derzeit in Bearbeitung befindlichen

Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) „S-Bahn Nord-Süd“ mit bewertet. Mit den Ergebnissen wird Mitte des Jahres 2021 gerechnet. Der Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee wird im Programm i2030 mit untersucht. Abschließende Ergebnisse gibt es hierzu noch nicht, die Bewertungen werden fortgeführt.

e.) Die Ausschreibungsunterlagen der Planungsleistungen der Leistungsphasen 2-4 für die S-Bahn-Verlängerung von Blankenfelde nach Rangsdorf und dem parallelen Fernbahnausbau inklusive dem ESTW (Elektronischen Stellwerk) Rangsdorf befinden sich derzeit in Erstellung und werden in Kürze veröffentlicht.

Frage 6:

Zum Korridor: RE1: Magdeburg-Berlin-Eisenhüttenstadt

- a.) Wie ist der aktuelle Stand der Projektphasen/Betriebsstufen?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen/Betriebsstufen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt? Welche Verkehrsstationen entlang der Linie RE1 im Abschnitt Wusterwitz - Eisenhüttenstadt werden wann konkret verlängert? Auf welchen Verkehrsstationen wird der Bahnsteig auf 76 cm erhöht?

Antwort zu 6:

a.) Für die Maßnahmen der 1. Betriebsstufe wird derzeit die Vor- und Entwurfsplanung an den betroffenen Stationen durchgeführt. Die Maßnahmen für die 2. Betriebsstufe wurden mit der Zeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Dezember 2020 in die Vorplanung überführt.

b.) Für die 1. Betriebsstufe werden die Gesamtplanungen bis Ende 2021 abgeschlossen. Die Vor- und Entwurfsplanung für die 2. Betriebsstufe soll bis Mitte 2023 finalisiert werden. Der Abschluss des Planungsprozesses bis einschließlich Erlangung des Planrechts wird bis Ende 2025 anvisiert. Hierbei werden die Spielräume nach Investitionsbeschleunigungsgesetz mit beachtet.

c.) Die Anpassungen an den Stationen im Rahmen der 1. Betriebsstufe werden im Laufe des Jahres 2022 umgesetzt und zur Betriebsaufnahme Netz-Elbe-Spree zum Fahrplanwechsel Ende 2022 in Betrieb genommen. Für die 2. Betriebsstufe wird aktuell von einem Realisierungsbeginn ab 2025 ausgegangen. Der Ausbau der Stationen wird sukzessive umgesetzt und soll im Jahr 2028 abgeschlossen werden. Diese Aussage steht jedoch ebenso unter dem Vorbehalt der noch sicherzustellenden Baufinanzierung und der zeitnahen Erteilung behördlicher Genehmigungen.

Schon geplante Realisierungszeiträume sind in der folgenden Übersicht aufgeführt. Wenn keine Jahreszahlen aufgeführt sind, befinden sich die Zeiträume noch in Validierung und können daher nicht im Detail genannt werden. Für alle Stationen im Abschnitt Wusterwitz - Frankfurt (Oder), an denen Umbaumaßnahmen durchgeführt werden, wird eine Bahnsteigerhöhung auf 76 cm angestrebt. An den Stationen im Abschnitt Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt wird eine dem Linienkonzept des Landes Brandenburg entsprechende Bahnsteighöhe von 55 cm angestrebt. Die Umbaumaßnahmen werden da, wo es möglich ist, jedoch so ausgeführt, dass eine spätere Aufhöhung der Bahnsteige auf 76 cm möglich ist.

Folgende Bahnsteige weisen bereits heute eine ausreichende Länge für achtteilige Züge auf:

- Brandenburg Hauptbahnhof
- Werder (Havel)
- Potsdam Hbf
- Berlin Wannsee
- Berlin Charlottenburg
- Berlin Zoologischer Garten
- Berlin Hauptbahnhof
- Berlin Alexanderplatz
- Berlin Ostbahnhof
- Berlin Ostkreuz
- Erkner
- Fürstenwalde (Spree)
- Frankfurt(Oder)

Bereits terminierte Umbaumaßnahmen, die Bahnsteigverlängerungen beinhalten

- Frankfurt/Oder-Rosengarten (2022/2023)
- Finkenheerd (2024)
- Wiesenau (2022)
- Eisenhüttenstadt (2020/2021)

Kurzfristige Umbaumaßnahmen für Betriebsaufnahme Dezember 2022

- Berlin Friedrichstraße
- Fangschleuse
- Hangelsberg
- Berkenbrück
- Briesen (Mark)
- Jacobsdorf (Mark)
- Pillgram

Mittelfristige Umbaumaßnahmen zur Verlängerung zum Halt 8-teiliger RE1-Züge

- Götz
- Groß Kreuz
- Potsdam Park Sanssouci
- Fangschleuse
- Hangelsberg
- Berkenbrück
- Briesen (Mark)
- Jacobsdorf (Mark)
- Pillgram
- Ziltendorf

Geplanter Neubau mit ausreichender Bahnsteiglänge

- Berlin-Köpenick (Neubau)
- Fangschleuse (Neubau an neuem Standort)

Frage 7:

Zum Korridor: Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen

- a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- d.) Inwieweit sind die Variantenuntersuchungen für den langfristig kompletten Umbau des Bahnhofs KW abgeschlossen? Welche konkreten Ergebnisse liegen vor?

Antwort zu 7:

a. und b.) Für den zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Lübbenau - Cottbus wird voraussichtlich im September 2021 mit dem Anhörungsverfahren im Rahmen des Maßnahmenvorbereitungsgesetzes begonnen. Das Baurecht wird in 2024 erwartet. Das Kehrgleis am Bahnhof Königs Wusterhausen befindet sich derzeit im Bau. Der Umbau des nördlichen Bereichs am Bahnhof Königs Wusterhausen durchläuft aktuell die Genehmigungsphase (Leistungsphase 4 nach HOAI).

c.) Die Bauausführung für den Abschnitt Lübbenau - Cottbus ist für 2025 angestrebt, was jedoch die rechtzeitige Erlangung des Planrechts und die Sicherung der Baufinanzierung voraussetzt. Die Inbetriebnahme ist damit zu 2027 avisiert.

Das Kehrgleis am Bahnhof Königs Wusterhausen kann zum Fahrplanwechsel Ende 2021 in Betrieb genommen werden.

Der Umbau des nördlichen Bereichs am Bahnhof Königs Wusterhausen wird in Abhängigkeit von den Sperrpausen für den Ausbau der Dresdner Bahn aktuell ab dem Jahr 2023 angestrebt. Der Ausbau soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Diese Aussage steht jedoch unter dem Vorbehalt der noch sicherzustellenden Baufinanzierung und der zeitnahen Erteilung behördlicher Genehmigungen.

d.) Ein langfristig kompletter Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen ist Gegenstand laufender Abstimmungen. Die bisher diskutierten Varianten unterscheiden sich vor allem in der Art und Weise der Einbindung der S-Bahn in den Bahnhof. Die Gespräche sind noch nicht abgeschlossen und werden fortgesetzt. Konkrete Planungen für den langfristigen Umbau sind jedoch nicht Gegenstand von i2030.

Frage 8:

Zum Korridor: Potsdamer Stammbahn/S25 Süd

- a.) Wie ist der aktuelle Projektstatus?
- b.) Wann setzen die nachfolgenden Leistungsphasen nach aktuellem Stand ein und wann ist die Gesamtplanung abgeschlossen?
- c.) Welche Zeitschiene wird nunmehr für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung angestrebt?
- d.) Welche Ergebnisse liegen dem Senat bzgl. der Untersuchung des VBB für ein Bus-Konzept in der Region vor?
- e.) Warum hat es der Senat bis dato noch nicht vermocht, eine Entscheidung zugunsten der S-Bahn- oder der Fernbahnvariante zu treffen? Vor allem vor dem Hintergrund, dass das Land Brandenburg bereits eine Entscheidung getroffen hat.
- f.) Welchen aktuellen Sachstand gibt es zur Finanzierung der Vorplanung (Potsdamer Stammbahn)?
- g.) Inwieweit sind die Finanzierungsgespräche (S25 Süd) angelaufen und wann werden diese vsl. abgeschlossen sein?

Antwort zu 8:

a.) Die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 nach HOAI) ist für das Teilprojekt Potsdamer Stammbahn in Bearbeitung und für die S-Bahnverlängerung S25 Süd abgeschlossen.

b., f. und g.) Zum Systementscheid (Regionalverkehr oder S-Bahn) und zur weiteren Finanzierung finden regelmäßige Gespräche zwischen den Ländern und der Deutschen Bahn statt. Vor dem Hintergrund des noch offenen Systementscheides kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage zum Abschluss einer Gesamtplanung für die Stammbahn gemacht werden.

Die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung zur S-Bahnverlängerung der S25 soll nach derzeitigem Stand im Jahr 2021 finalisiert werden. Der Abschluss der Genehmigungsplanung mit erteiltem Planrecht wird für 2028 anvisiert.

c.) Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen weiterhin an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung durch den Bund und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Dies erfordert umfangreiche Prozesse, die aktuell keine verbindlichen Festlegungen für Umsetzungstermine zulassen. An dieser Stelle kann nur der unverbindliche Ausblick für den Realisierungsbeginn für die Potsdamer Stammbahn bei der Variante S-Bahn im Jahr 2030 und für die Inbetriebnahme Mitte bis Ende der 2030er Jahre genannt werden. Bei der Umsetzung der Regionalverkehrsvariante kann als Ausblick für den Realisierungsbeginn das Jahr 2032 und für die Inbetriebnahme Ende der 2030er Jahre genannt werden. Bei der S-Bahnverlängerung S25 Süd steht für den Realisierungsbeginn das Jahr 2028 und für die Inbetriebnahme das Jahr 2032 in Aussicht.

d.) Die sog. „TKS-Studie“ beinhaltet den Auftrag, eine Prognose der Entwicklung im Raum Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf durchzuführen und das Busnetz an die neu entstehenden Bahnhöfe anzupassen. Im August 2020 wurden die Ergebnisse vorgestellt. Erkenntnis ist, dass die Nachfrage mit zunehmender Taktdichte des Schienenverkehrsmittels steigt und somit ein 10-Minuten-Takt die höchste Nachfrage bringt. Das Busnetz kann unabhängig vom System des Schienenverkehrs auf die neuen Bahnhöfe ausgerichtet werden. Es werden Maßnahmen aufgezeigt, damit nach Inbetriebnahme der Schienenanbindungen Parallelverkehre vermieden und Verknüpfungen optimaler genutzt werden können.

e.) Die Entscheidung wird einvernehmlich zwischen den i2030-Projektpartnern getroffen. Dafür sind eine Reihe von Entscheidungskriterien maßgeblich. Neben dem verkehrsraumpolitischen Entscheidungskriterium muss die Entscheidung zudem den volkswirtschaftlichen Aspekten im Zuge einer Nutzen-Kosten-Untersuchung standhalten.

Frage 9:

Inwiefern hält der Senat eine Dekade der Planung für angemessen und wo sieht der Senat konkret die Möglichkeit zur Beschleunigung? Auf welche Beschleunigungsmöglichkeiten wird bereits heute zurückgegriffen?

Antwort zu 9:

i2030 ist ein umfangreiches Gesamtprojekt für den Ausbau des Schienennetzes in der Hauptstadtregion. Die Länder Berlin und Brandenburg verfolgen mit der Finanzierung der ersten Planungsphasen das Ziel, die erforderlichen Planungen zu beschleunigen und die Projekte damit schneller in die Umsetzung zu bringen. Je nach Komplexität entwickeln sich die einzelnen Teilprojekte derzeit unterschiedlich schnell. Die Planungen werden in den kommenden Jahren fokussiert vorangetrieben. Vorrangig beschleunigt eine durchgängig gesicherte Finanzierung die Umsetzung der einzelnen Vorhaben. Aus diesem Grund führen die i2030-Partnerinnen/-Partner schon jetzt regelmäßige Gespräche u.a. mit der EU und dem Bund.

Im Detail werden bereits gegenwärtig alle erkennbaren Beschleunigungspotenziale ausgenutzt. Beispielsweise werden die technischen Planungen nicht nur für die im Einzelnen finanziell vereinbarten Leistungsphasen, sondern optional bereits für folgende Leistungsphasen ausgeschrieben, um die Konsistenz der Planung sicher zu stellen und Zeitblöcke für das Wiederholen von Vergabevorgängen zu vermeiden. Weiterhin werden die technisch-rechtlichen Möglichkeiten, z. B. aus dem Investitionsbeschleunigungsgesetz oder dem Status der möglichen „Wiederinbetriebnahme“ einzelner Strecken regelmäßig geprüft. Zudem wird das Programm i2030 von einer proaktiven Kommunikation flankiert, um Entscheidungsträgerinnen/Entscheidungsträger (z. B. Politik, Verwaltungen, Träger öffentlicher Belange) ebenso wie die Öffentlichkeit frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen. Hiermit ist auch das Ziel verbunden, Fehlplanungen zu vermeiden bzw. Iterationen in der Planungen zu minimieren.

Frage 10:

Ist den Antworten auf diese Fragen von Seiten des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 27.04.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz