

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 384

des Abgeordneten Péter Vida (BVB / FREIE WÄHLER Fraktion)

Drucksache 7/885

### **10-Minuten-Takt der S2 für Panketal und Bernau und 30-Minuten-Takt RE3 Bernau**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Seit Jahren wird die Landesregierung mit der Frage des 10-Minuten-Taktes der S2 zwischen Berlin-Buch und Bernau konfrontiert. Seit Jahren werden diese Fragen ausweichend beantwortet, so zuletzt in der Kleinen Anfrage 87, wie auch schon in der Mündlichen Anfrage 322 (Drucksache 6/2958) aus der 6. Wahlperiode, in der die Landesregierung antwortet: „In Vorbereitung der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans laufen gegenwärtig Untersuchungen zu 18 Verkehrskorridoren im Raum Berlin-Brandenburg. Dazu gehört auch die Achse zwischen Berlin und Bernau. Ergebnisse zu diesen Untersuchungen werden im Jahr 2016 vorliegen.“ Ebenfalls behandelt wurde das Thema bereits im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung am 10.12.2015 (P-AIL 6/15 TOP5), wo es heißt: „Ministerin Schneider erklärt, dass es dennoch dabeibleibe, dass, bevor man in die Detailplanungen gehe, man die Korridoruntersuchungen benötige.“ Derzeit ist die Deutsche Bahn mit der Planung und dem Neubau von Brückenbauwerken in dem Abschnitt Buch-Bernau beschäftigt. Hierbei wird die vorhandene, auf zwei Gleise ausgelegte Brücke im Rahmen der Sanierung durch ein Brückenbauwerk für nur ein S-Bahn-Gleis ersetzt. Laut Antwort der Landesregierung auf meine Kleine Anfrage „S-Bahn-Brücke am Pölnitzweg in Berlin-Buch“ (Drucksache 7/658) geht die DB Netz AG davon aus, auch mit eingleisigen Brücken einen 10-Minuten-Takt zu ermöglichen. Dies wirft weitere Fragen auf. Es ist zu befürchten, dass die Baumaßnahmen nicht geeignet sind, um Veränderungen zur Umsetzung des 10-Minuten-Taktes vorzunehmen.

1. Was sagt die Untersuchung zu den 18 Verkehrskorridoren aus dem Jahr 2016 in Bezug auf den Abschnitt Buch-Bernau aus?

zu Frage 1: Die detaillierten Untersuchungsergebnisse (Analyse und entwickelte Varianten) aus der sogenannten Korridoruntersuchung („ÖPNV-Konzept 2030“) sind im Rahmen der gutachterlichen Abschlussberichte auf der Internetseite der VBB GmbH (<https://www.vbb.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030>) abrufbar. Die Ergebnisse für den Abschnitt Berlin-Buch - Bernau befinden sich an nachfolgenden Stellen in den Abschlussberichten dargestellt:

- Grundlagenermittlung und Fortschreibung Verkehrsmodell zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in Berlin und Brandenburg: Seite 44 ff., Seite 156 f.
- Stadtumlandverkehr Berlin: S. 27 ff.

Eingegangen: 23.04.2020 / Ausgegeben: 28.04.2020

- Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg: S. 42 ff.
2. Welche Ergebnisse der Untersuchung aus 2016 sind in das Projekt i2030 eingeflossen?

zu Frage 2: Für das Infrastrukturprojekt i2030 wurden Korridore im Bahnnetz der Hauptstadtregion definiert, in denen für die kommenden Jahre Aus- und Neubaubedarf ermittelt wurden und noch keine entsprechenden Planungen des Bundes oder der Länder im Rahmen anderer Infrastrukturprogramme vorgesehen waren. Die Auswahl der Korridore basiert auf verschiedenen Eingangsgrößen. In Bezug auf Nachfrageprognosen waren die Ergebnisse des Projekts „ÖPNV-Konzept 2030“ eine wesentliche Grundlage für die Auswahl. Während im Projekt „ÖPNV-Konzept 2030“ in Bezug auf Nachfrageprognosen und daraus resultierender Angebotsentwicklung infrastrukturelle Handlungsbedarfe aufgezeigt wurden, geht es in i2030 in der Folge darum, infrastrukturelle Lösungsvarianten für die Umsetzung zu entwickeln sowie den formellen Planungsprozess einzuleiten und durchzuführen.

In Bezug auf den Abschnitt Buch-Bernau wurde in das Projekt i2030 die Untersuchung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen 10-Minuten-Takt der S-Bahn im Teilprojekt „Engpassbeseitigung & Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ aufgenommen. Der Ausbau der Stettiner Bahn (Gleise für Regional-, Fern- und Güterverkehr) ist bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

3. Teilt die Landesregierung die Ansicht der DB Netz AG, dass ein zuverlässiger 10-Minutentakt der S2 bis Bernau auch bei einem eingleisigen Betrieb auf den nun im Rahmen der Sanierung auf Eingleisigkeit reduzierten Brücken machbar ist?

zu Frage 3: Eine zweigleisige Strecke ermöglicht den unabhängigen Betrieb beider Richtungen, sie ist aber keine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung eines 10-Minuten-Taktes. Daher teilt die Landesregierung grundsätzlich die Einschätzung der DB Netz AG.

4. Wenn der 10-Minuten-Takt auch bei eingleisigem Betrieb an der S-Bahn-Brücke am Pölnitzweg in Berlin-Buch machbar ist: Warum wurde die Brücke ursprünglich für 2 Gleise errichtet?

zu Frage 4: Für den Vorortverkehr, bzw. der späteren S-Bahn wurde bis 1916 neben den Gleisen der Regional- und Fernbahn ein eigenes Gleispaar verlegt. Die Simulation von Verkehrsleistungen zur bedarfsgerechten Dimensionierung und Strukturierung der Eisenbahninfrastruktur wurde damals ersatzweise durch eine empirische und demzufolge großzügige Gestaltung der Bahnanlagen ersetzt.

Bereits nach Kriegsende und im Zusammenhang mit Reparationsleistungen wurde das zweite Streckengleis demontiert, sodass auf dem Bestandsbauwerk bis heute nur ein Betriebsgleis der S-Bahn vorhanden war. Die Entwicklungen in Infrastruktur und Fahrzeugen ermöglichen nachfolgend eine deutlich intensivere Nutzung der bestehenden eingleisigen Anlagen.

5. a) Welche Brücken bestehen im Abschnitt der Line S2 zwischen Buch und Bernau?
- b) Sind diese in ihrem derzeitigen Bauzustand für ein- oder zweigleisigen Betrieb vorgesehen?
- c) Welche Brücken im Abschnitt der Line S2 zwischen Buch und Bernau sollen zukünftig vom eingleisigen auf zweigleisigen Betrieb ausgebaut werden, vom zweigleisigen auf den eingleisigen Betrieb zurückgebaut werden, unter Beibehaltung der möglichen Gleise saniert oder ohne Sanierung im derzeitigen Bauzustand belassen werden bzw. sind bereits in den letzten Jahren saniert worden? Bitte die Antworten auf den Fragenkomplex zu Punkt 5. tabellarisch aufführen!

zu Frage 5:

Eisenbahnüberführung	Status	geplante Fertigstellung	Gleise vor Umbau	Gleise nach Umbau
Pölnitzweg	Baubeginn vsl. in 2024	2024	eingleisig	eingleisig
Mewesstraße	fertiggestellt	-	eingleisig	eingleisig
Personentunnel Röntgental	fertiggestellt	-	eingleisig	eingleisig
Bahnhofstraße	Umbau 2019 begonnen	2020	eingleisig	eingleisig
Schönerlinder Str.	Umbau 2020 begonnen	2021	eingleisig	eingleisig
Schönowe Str.	Umbau 2019 begonnen	2020	zweigleisig	zweigleisig
Feldweg/Elbestraße	fertiggestellt	2019	eingleisig	eingleisig
Zepernicker Chaussee	fertiggestellt	-	eingleisig	eingleisig
BAB 11	kein Umbau	-	eingleisig	eingleisig
Weißenseer Str.	Umbau ab 2022 geplant	2023	eingleisig	zweigleisig

6. Auf welchen Streckenabschnitten zwischen Buch und Bernau ist laut derzeitiger Planung für einen zuverlässigen 10-Minutentakt der S2 bis Bernau eine Zweigleisigkeit erforderlich?
7. Auf welchen Streckenabschnitten ist zwischen Buch und Bernau eine Zweigleisigkeit vorgesehen?
8. Bis wann ist die Umsetzung des 10-Minuten-Taktes zu erwarten?

zu den Fragen 6, 7 und 8: Im Rahmen des Projektes i2030 wird gegenwärtig ermittelt, unter welchen (infrastrukturellen) Voraussetzungen eine Angebotsverdichtung bei der Linie S2 von Berlin-Buch nach Bernau auf einen 10-Minutentakt umgesetzt werden kann. Hierzu werden verschiedene Infrastrukturvarianten untersucht. Hierbei werden diese Varianten sowohl in technischer Hinsicht (Machbarkeit, zu erwartende Kosten) als auch in betrieblicher Hinsicht (Fahrplangestaltung und Bewertung der zu erwartenden Betriebsqualität durch Fahrplanrobustheitsprüfungen) betrachtet. Mit dem aktuellen Planungsstand (Leistungsphase 1 nach HOAI) sind demzufolge noch keine belastbaren Aussagen zu Umfang des Ausbaus oder zeitlicher Einordnung der Realisierung möglich.

9. Welchen Einfluss hat die Landesregierung bisher bei der Deutschen Bahn bzw. der Bundesregierung geltend gemacht, um die Forderung nach einem 10-Minuten-Takt zu durchzusetzen?

zu Frage 9: Um die notwendigen Planungsprozesse auf den Weg zu bringen, haben die Länder Brandenburg und Berlin gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG im Oktober 2017 eine „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - i2030“ geschlossen. Die Planungen werden vom VBB koordiniert und gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der Deutschen Bahn umgesetzt. Die Länder stellen für die erste Planungsphase (Leistungsphase 1 nach HOAI) knapp über 8 Mio. € zur Verfügung. Die Finanzierung ist durch einen entsprechenden Finanzierungsvertrag beider Länder mit der Deutschen Bahn abgesichert. Damit konnte der konkrete Planungsprozess für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in acht Korridoren zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie zur Engpassbeseitigung bei der Berliner S-Bahn aufgenommen werden. Je nach Projektfortschritt werden die weiteren Leistungsphasen von den Ländern beauftragt.

Im Zusammenhang mit dem Projekt i2030 wurden auch erste Gespräche zur Baufinanzierung mit der Bundesregierung geführt.

Als Antwort auf die Kleine Anfrage (Drucksache 7/152) teilte mir die Landesregierung mit: „Kurzfristig ist keine Erweiterung der bestehenden Kapazitäten der Linie RE3 vorgesehen. Ein Zusammenhang zur Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der Linie S2 besteht dabei jedoch nicht.“ sowie „Darüber hinaus ist in Abhängigkeit zum Infrastrukturausbau eine Weiterentwicklung des Verkehrsangebots auf der Achse Berlin- Angermünde auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen.“ Sowohl S2 als auch RE3 stellen eine Verbindung zwischen Bernau und Berlin-Mitte zur Verfügung. Sollte der Ausbau der S2 auf 10-Minuten-Taktes noch länger benötigen, könnte aus unserer Sicht eine Taktverdichtung beim RE3 zumindest eine Entlastung für die S2 bringen.

10. Warum wird seitens der Landesregierung zwischen der Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der Linie S2 und einer Erhöhung der Kapazität der Linie RE3 kein Zusammenhang gesehen?

zu Frage 10: Die Landesregierung berücksichtigt im Rahmen der Verkehrsplanung die Interessen aller Regionen und sieht daher auch unabhängig vom 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Bernau und Berlin die Verbesserung des regionalen Verkehrsangebotes zwischen Angermünde, Eberswalde und Berlin vor. Konkret benannt wurde bereits die Kapazitätsausweitung der Linie RB24 von 300 auf 485 Sitzplätze ab Dezember 2022 sowie die Verdichtung des Angebotes zwischen Angermünde und Berlin. Dies soll auch nach Einführung des 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahn beibehalten werden.

11. Welche Projekte des Infrastrukturausbaus sind für Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes auf der Achse Berlin-Angermünde auf einen 30-Minuten-Takt noch erforderlich und wann sollen diese umgesetzt werden?
12. Ab wann ist mit dem seitens der Regierung angekündigten 30-Minuten-Takt der Achse Berlin-Angermünde zu rechnen? Welche Linien soll dies betreffen?

zu den Fragen 11 und 12: Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Angermünde-Stettin soll auch das Zugangebot zwischen Berlin, Angermünde und Stettin verdichtet werden. Hierzu sollen sich zwischen Angermünde und Berlin die zweistündlichen Züge von und nach Stettin mit den ebenfalls zweistündlichen Fernzügen von und nach Stralsund und dem stündlichen RE3 zu einem Halbstundentakt überlagern. Darüber hinaus wird zwischen Eberswalde und Berlin weiterhin die Linie RB24 verkehren. Der Abschluss der Bauarbeiten nach Stettin wird derzeit im Laufe des Jahres 2026 erwartet. Zudem steht die Neuvergabe der Leistungen der Linie RE3 zum Dezember 2026 an.

Für die Ausweitung der Verkehre ist auch der Abschluss der Baumaßnahmen am Karower Kreuz und an den Brücken zwischen Berlin und Bernau erforderlich. Dies wird nach derzeitigem Stand für 2024 erwartet.