

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 13. Dezember 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dezember 2006) und **Antwort**

Wann kommt die S 21?

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

Frage 1: Wie bewertet der Senat den Bedarf für eine Anbindung des neuen Hauptbahnhofs mit der S-Bahn in Nord-Süd-Richtung?

Antwort zu 1.: Die zusätzliche S-Bahn-Anbindung des neuen Hauptbahnhofs in Nord-Süd-Richtung wird vom Senat von Berlin für sehr wichtig gehalten. Wegen ihrer großen verkehrlichen Bedeutung hat der Senat schon beim Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) vorgezogene notwendige Maßnahmen bestellt, um die Trasse für die S 21 zu sichern.

Frage 2: Welches Konzept gibt es für eine solche S-Bahn-Anbindung, welche Alternativen wurden mit welchen Ergebnissen geprüft?

Antwort zu 2.: Berlin verfügt über ein von anderen Betriebssystemen unabhängiges Gleichstrom-S-Bahn-System, das eine hohe Zugfolge und stabile Takte erlaubt. Daher war es naheliegend, den Hauptbahnhof in Nord-Süd-Richtung durch ein solches System anzubinden. Eine alternative Anbindung durch einen Zweisystem-Betrieb wurde von der DB AG 2005 geprüft und abgelehnt.

Frage 3: Wie hoch schätzt der Senat die Finanzierungskosten für im kommenden Jahr geplante Baumaßnahmen für die S 21? Wann ist Baubeginn für die S 21-Nord, wann Inbetriebnahme? Wie teuer wird die S 21-Nord?

Antwort zu 3.: Auf der Grundlage der Vorplanung werden die Kosten für die S 21 Nord auf ca. 214 Mio. € geschätzt. Nach Aussage der DB AG ist mit dem Baubeginn Ende 2007 zu rechnen. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2011 vorgesehen.

Frage 4: Wie ist die Auslastung der vier Bahntunnelröhren unter dem Tiergarten derzeit?

Antwort zu 4.: Die DB AG hat in der vorgegebenen Zeit hierzu keine Antwort erteilt. Dem Senat liegen außer den aus dem Fahrplan ableitbaren Zugzahlen keine Erkenntnisse vor.

Frage 5: Wie hoch ist die Frequentierung durch den geplanten Airport-Shuttlebetrieb?

Antwort zu 5.: Es ist geplant, dass der Flughafenexpress im Tagesverkehr im Viertelstundentakt verkehrt. Der Nord-Süd-Tunnel wird dadurch mit 144 Zügen/Tag belegt.

Frage 6: Wie bewertet der Senat Überlegungen, eine oder zwei Röhren des Nord-Süd-Tunnels für die S 21 zu verwenden, vor dem Hintergrund, dass auf dem eingleisigen neu errichteten Bauabschnitt der Stettiner Bahn im Raum Blankenburg nach Auskunft des Senats derzeit mehr als 100 Züge täglich problemlos in beiden Fahrtrichtungen verkehren können?

Antwort zu 6.: Überlegungen zur Mitnutzung der Röhren des Nord-Süd-Tunnels durch die S 21 wurden von der DB AG geprüft und sowohl aus finanzieller als auch aus betrieblicher Sicht abgelehnt. Der Senat hat sich diesem Urteil angeschlossen und dem Abgeordnetenhaus in seiner Mitteilung zur Kenntnisnahme vom 29.03.2005 (Drucksache Nr. 15/3041) berichtet.

Frage 7: Welche Überlegungen gibt es, den geplanten Airport-Shuttle künftig durch Gleichstrom- oder Zweisystem-Fahrzeuge zu betreiben?

Antwort zu 7.: Überlegungen zum Betrieb des Airport-Shuttles als S-Bahn oder mit Zwei-Systemfahrzeugen gibt es nicht.

Frage 8: Um welche Summe würden sich bei Inanspruchnahme von ein oder zwei vorhandenen Tunnelröhren der vorhandenen Infrastruktur für den S-Bahnbetrieb die Baukosten für die S 21 verringern?

Antwort zu 8.: Die DB AG hat hierzu keine Überlegungen angestellt, da sich diese Lösung für die DB AG als nicht wirtschaftlich und betrieblich als nicht machbar erwiesen hat. Siehe hierzu Antwort zu 6.

Frage 9: Gibt es eine Kostenabschätzung für den Betrieb der S 21 mit Zwei-System-Fahrzeugen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis gelangten diese Untersuchungen?

Antwort zu 9.: Nach Aussagen der DB AG haben Ergebnisse einer überschlägigen Kostenermittlung gezeigt, dass der Betrieb der S 21 mit Zweisystemfahrzeugen wegen der hohen Investitionskosten für die Herrichtung der vorhandenen Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahn zu einer S-Bahnstrecke, wegen der verlorenen Kosten beim erforderlichen Rückbau auf viergleisigen Wechselstrom-Betrieb zur Inbetriebnahme des Airport-Shuttles zum Flughafen BBI, wegen des Umbaus der Bahnsteige sowie wegen der Beschaffungskosten der Zweisystemfahrzeuge kostenintensiv und damit unwirtschaftlich ist (siehe Antwort zu 6).

Frage 10: Welche Baumaßnahmen mit welchen Kosten sollen im kommenden Jahr für die S 21 im nördlichen Bauabschnitt erfolgen?

Antwort zu 10.: Nach Aussage der DB AG sind für 2007 Baumaßnahmen mit einem Kostenvolumen von 1 - 3 Mio. € vorgesehen.

Frage 11: Welches Betriebsprogramm ist für den nördlichen Abschnitt der S 21 geplant, woraus wird es finanziert? Wie viele zusätzliche Fahrzeuge müssen dafür beschafft werden, wer bezahlt diese?

Antwort zu 11.: Es ist geplant, den Hauptbahnhof an den S-Bahnring mit sechs Zugpaaren pro Stunde in Richtung Westhafen und neun Zugpaaren pro Stunde in Richtung Wedding anzubinden, wobei drei Züge über Wedding hinaus nach Frohnau verkehren sollen. Alle übrigen Züge gehören zum S-Bahn-Ringverkehr. Die Finanzierung erfolgt aus den für die Bestellung von Verkehrsleistung im SPNV zur Verfügung stehenden Mitteln. Für die Nordanbindung des Hauptbahnhofs entstehen nach Angaben der S-Bahn Berlin GmbH zusätzlich Kosten für zwei S-Bahn-Viertelzüge in Höhe von 4,6 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt durch die S-Bahn Berlin GmbH.

Frage 12: Welches Betriebsprogramm ist für den südlichen Abschnitt der S 21 geplant, woraus wird es finanziert? Wie viele zusätzliche Fahrzeuge müssen dafür beschafft werden, wer bezahlt diese?

Antwort zu 12.: Derzeit gibt es noch keine detaillierten Planungen zur Bedienung des Streckenabschnittes zum Potsdamer Platz und darüber hinaus.

Frage 13: Welches Gesamtkonzept gibt es für die S 21?

Antwort zu 13.: Nach der Realisierung der Anbindung des Hauptbahnhofs an den Nordring ist in einem zweiten Schritt eine Verlängerung zum Potsdamer Platz geplant, wobei die vorhandene Infrastruktur zwischen Brandenburger Tor und Potsdamer Platz genutzt wird. Durch die Mitnutzung des bestehenden Nord-Süd-S-Bahntunnels südlich des Potsdamer Platzes ist eine durchgehende S-Bahnverbindung möglich. In einem dritten Schritt soll die S 21 über eine neue Trasse und einen neuen Kreuzungsbahnhof mit der U-Bahn am Gleisdreieck verknüpft werden.

Frage 14: Welche Flächen müssen auf dem Gleisdreieck für die S-21-Trasse vorgehalten werden?

Antwort zu 14.: Auf dem ehemaligen Eisenbahngelände am U-Bahnhof Gleisdreieck werden Flächen freigehalten, um den südlichen Abschnitt der S 21 langfristig zu sichern. Dies wurde bereits beim Ausloben des Wettbewerbs „Park auf dem Gleisdreieck“ berücksichtigt. Auf den Flächen, die für die Anbindung der S 21 parallel zur Potsdamer Stammbahn an die beiden nach Süden führenden Vorortstrecken der Wanneseebahn und der Anhalter Bahn in Richtung Schöneberg bzw. Südkreuz langfristig benötigt werden, sind zunächst Freizeitnutzungen im geplanten Park am Gleisdreieck möglich.

Frage 15: Wie groß ist die anzunehmende Trassenbreite für die S 21 in diesem Bereich?

Antwort zu 15.: Da die Trasse der S 21 sich verzweigt, sind südlich des Haltepunktes S-Bahnhof Gleisdreieck vier einzelne Gleistrassen geplant (siehe Antwort zu 14.).

Die einzelne Gleistrasse hat eine Breite von etwa 8 m (ohne Sicherheitsabstände und Böschungen).

Frage 16: Mit welchem Zeithorizont für die Errichtung der S-21-Trasse für den Bereich von Hauptbahnhof bis Potsdamer Platz bzw. von Potsdamer Platz bis Yorckstraße rechnet der Senat jeweils?

Antwort zu 16.: Aus heutiger Sicht könnte die S 21 bis zum Potsdamer Platz etwa ab dem Jahr 2020 realisiert werden. Ein Weiterbau der S 21 über Gleisdreieck zur Yorckstraße ist erst später möglich.

Berlin, den 28. Dezember 2006

In Vertretung

D u n g e r - L ö p e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2007)