

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 24. Mai 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mai 2016) und **Antwort**

S-Bahnhoftzugänge - lange Planungszeiten und extreme Kostensteigerungen?

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 AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist nachfolgend eingeflossen.

Frage 1: Welche Zugänge und welche zusätzlichen Bahnhöfe sind bestellt?

Antwort zu 1: Folgende Zugänge und zusätzliche Bahnhöfe wurden durch das Land Berlin bei der DB AG bestellt und befinden sich in der Planungsvorbereitung, der Planung selbst oder der Realisierung:

- Regionalbahnhof Köpenick: Neubau eines Regionalbahnsteigs incl. Ost- und Westzugang sowie eines Ostzuges und eines zusätzlichen Westzuges (westlich der Bahnhofstraße gelegen) zur S-Bahn
- Regionalbahnhof Mahlsdorf: Neubau
- Turmbahnhof Karower Kreuz: Neubau
- S-Bf Borsigwalde: Neubau
- S- und Regionalbahnhof Bahnhof Schöneweide: zusätzlicher Südwestzugang
- S-Bf Friedrichshagen: zusätzlicher Südostzugang
- S-Bf Westkreuz: zusätzlicher Ostzugang
- S-Bf Westend: zusätzlicher Südzugang
- S-Bf Prenzlauer Allee: zusätzlicher Westzugang
- S-Bf Tempelhof: zusätzlicher Ostzugang
- S-Bf Marzahn: zusätzlicher Zugang (incl. Rampe) zum Wiesenburger Weg
- S-Bf Alt-Reinickendorf: zusätzlicher Nordzugang
- S-Bf Eichborndamm: zusätzlicher Ostzugang
- S-Bf Zehlendorf: zusätzlicher Westzugang
- S-Bf Heiligensee: zusätzlicher Westzugang

Zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der DB AG besteht regelmäßiger Austausch zu den vorstehend gelisteten Maßnahmen, deren Entwicklungsständen sowie zu weiteren in Aussicht genommenen Zugängen bzw. Bahnhöfen. Zur Verbesserung der Maßnahmenumsetzung sowie zur Optimierung des Abstimmungsprozesses befindet sich derzeit eine Rahmenvereinbarung zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der DB AG in Verhandlung.

Frage 2: Wann wurden die Bestellungen ausgelöst, und wann ist mit der Realisierung zu rechnen?

Frage 3: Welchen Umsetzungsstand haben die einzelnen Bestellungen?

Antwort zu 2 und 3: Die Bestellungen der nachfolgend genannten Maßnahmen erfolgten zwischen 2002 und 2016.

	Planungs-/ Umsetzungsstand	Realisierung
Regionalbahnhof Köpenick	Ausschreibung der Leistungsphasen (Lph) 3-4 in Vorbereitung	Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau des Streckenabschnitts Wuhlheider Kreuz – Erkner der Fernbahn
Regionalbahnhof Mahlsdorf	Lph 4 läuft	Vsl. 2017
Bahnhof Schöneeweide	Lph 3-4 laufen	Beginn des Baus nach Bauabschluss der EÜ Sterndamm
S-Bf Borsigwalde	Planung in Vorbereitung (Zusammenhangsmaßnahme)	Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der S25 Schönholz-Tegel
S-Bf Friedrichshagen	In Umsetzung	Im Bau
S-Bf Westkreuz	Lph 3 läuft	Vsl. 2018
S-Bf Westend	Lph 3 läuft	Vsl. 2020
S-Bf Prenzlauer Allee	Lph 4 läuft	Vsl. 2019
S-Bf Tempelhof	Lph 1-2 in Vorbereitung	Vsl. 2020
S-Bf Marzahn	Lph 5	Vsl. 2019
S-Bf Alt-Reinickendorf	Planung in Vorbereitung (Zusammenhangsmaßnahme)	Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der S25 Schönholz-Tegel
S-Bf Eichborndamm	Planung in Vorbereitung (Zusammenhangsmaßnahme)	Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau der S25 Schönholz-Tegel
S-Bf Zehlendorf	Lph 1 und 2 abgeschlossen	Vsl. 2022
S-Bf Heiligensee	Lph 1 und 2 in Vorbereitung	Termine in Abstimmung

Für den Turmbahnhof Karower Kreuz werden im Rahmen des Ausbaus der Stettiner Bahn - Nordkreuz (ausschließlich) – Berlin-Karow, der in Kürze beginnt, Vorleistungen erbracht. Die Vorbereitung der Planung (incl. Terminplan und Finanzierungssicherung) befindet sich im Abstimmungsprozess zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der DB AG.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Maßnahmen Plangenehmigungs- bzw. in der Regel Planfeststellungsverfahren erforderlich sind. Wann die Umsetzung der Maßnahme beginnt, ist stark von der Dauer der Planverfahren abhängig. Diese kann stark variieren und ist heutzutage i.d.R. jedoch mit mind. zwei Jahren anzugeben (Abhängigkeit von Abstimmungsprozessen, Einwendungen, ggf. erforderliche Anpassung der Unterlagen).

Frage 4: Von welchen Kosten wird bei den einzelnen Projekten ausgegangen? Mit welchen Kostensteigerungen wird wegen der Planungszeiten gerechnet?

Antwort zu 4: Für die Maßnahmen, die in der Tabelle zur Antwort der Fragen 2 und 3 nach derzeitigem Sachstand zu finden sind, ist von geschätzten Gesamtkosten in Höhe von vsl. 60 Mio. EUR auszugehen.

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Forderung, den aktuell gesperrten, südlichen Bahnhofszugang zum S-Bahnhof Grunewald wieder zu öffnen? Angesichts des intakten Tunnels und einer deutlich verbesserten Anbindungen des Wohngebietes, der Einkaufs- und Sportmöglichkeiten: Was ist, außer der Öffnung der verschlossenen Tür, noch zur Öffnung dieses Zugangs zu veranlassen?

Antwort zu 5: Der frühere Südzugang des S-Bahnhof Berlin-Grunewald war von der Deutschen Reichsbahn vor 1961 geschlossen worden. Seitdem erfolgten keine grundhaften Sanierungsmaßnahmen, insbesondere die Gleisbrücken müssten vor Wiedereröffnung des Zugangs erneuert werden.

Die Wiederherstellung des Südzugangs würde zwar eine Attraktivitätssteigerung für den Bahnhof Grunewald darstellen, sie ist jedoch vom Land Berlin aufgrund der zu erwartenden geringen Nutzerzahlen bei der Deutschen Bahn AG nicht bestellt worden. Auch gelegentliche Veranstaltungen mit höherer Besucheranzahl an der Tennisanlage des LTTC Rot-Weiß am Hundekehlesee ändern nichts an dieser verkehrlichen Einschätzung. Hinzu kommt, dass seitens der Deutschen Bahn AG hohe Sanierungskosten für den Zugangstunnel, der unter insgesamt acht Gleisen verläuft, ermittelt wurden, die bei einer Bestellung der Wiedereröffnung vom Land Berlin zu tragen wären.

Daher hat das Land Berlin der Deutschen Bahn AG im Jahr 2002 erklärt, dass im Rahmen der Grunderneuerung der S-Bahnstrecke Westkreuz – Grunewald – Wannsee auf die Wiederherstellung dieses Zuganges verzichtet wird.

An dieser Einschätzung zum Südzugang des S-Bahnhof Grunewald, relativ geringer Verkehrswert, hohe Kosten und Konkurrenz zu anderen wichtigen Projekten, hat sich auch aktuell unter dem Aspekt der Wachsenden Stadt nichts geändert, da absehbar im unmittelbaren Umfeld kein neues Wohngebiet und keine mobilen Flüchtlingsunterkünfte geplant sind.

Berlin, den 10. Juni 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2016)