

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/24797 –**

Bahn-Außenring in der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Berlin wächst, die Verflechtung mit dem direkten Umland ebenso. Vor dem Hintergrund der anwachsenden Verkehrsströme muss nach Ansicht der Fragesteller die Infrastruktur weiterentwickelt werden. Der Ausbau des Berliner Außenrings (BAR) zu einer Ringbahn für Regionalverkehr könnte einen weiteren Schub für die Verkehrswende in der Metropolregion Berlin-Brandenburg bringen. Durch den Ringbetrieb würden die verschiedenen nach außen verlaufenden Linien des Berliner Personennahverkehrsnetzes miteinander verbunden. Für den Personenverkehr wird der BAR derzeit jedoch nur abschnittsweise genutzt. Ein äußerer regionaler Ring und die dadurch neu entstehenden Verbindungen hätten positive Auswirkungen auf Pendlerströme und bieten attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 62 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (Plenarprotokoll 19/175) besteht zwischen der vom Land Berlin geplanten Trassenführung der Tangentiale Verbindung Ost (TVO) und der geplanten Trassenführung der Nahverkehrstangente ein Flächenkonflikt, der sich auch auf die Streckenführung des Berliner Außenrings auswirken könnte.

Mit dieser Anfrage sollen alle diesbezüglichen Planungen und Überlegungen der Bundesregierung öffentlich gemacht werden.

1. Welche Bedeutung hat ein Ausbau des Berliner Außenrings (BAR) mit Blick auf die Verkehrswende, die Pendlerströme und tangentialen Passagierströme sowie die Kapazität des Gesamtnetzes in der Metropolregion Berlin/Brandenburg nach Ansicht der Bundesregierung?

9. Welche Auswirkungen auf die vorhandenen Zulaufstrecken, insbesondere auf den laut DB Netz AG als „Überlastete Schienenwege“ klassifizierten Strecken, sind bei einem Ausbau des Außenrings für den Personenverkehr zu erwarten?

Die Fragen 1 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Länder Berlin und Brandenburg in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG als Vorhabenträgerin zuständig.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat ein Ausbau des Berliner Außenringes (BAR) keine entlastende Wirkung für die Kernstrecken in der Innenstadt, da das Ziel der meisten Reisenden die Innenstadt ist.

Für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege haben die Länder keinen weiteren Ausbau des BAR angemeldet.

2. Welchen konkreten Bedarf kalkuliert die Bundesregierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dem östlichen Außenring, der durch das Berliner Stadtgebiet führt, und auf welcher Grundlage bzw. Annahme wurde diese Kalkulation getroffen?

Grundlage für die Ermittlung der Bedarfe im SPNV sind Erhebungen der Besteller für die Verkehrsleistungen.

Nach Auskunft der DB AG gibt es im gesamten Verbundgebiet Befragungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und Verkehrszählungen. Die Verwertung bzw. Verarbeitung der konkreten Zahlen sowie die Einbeziehung weiterer Prognosewerte obliegt dem VBB. Bei einer absehbaren Veränderung zu den bestellten Verkehren wird die DB AG eingebunden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

3. Bietet die vorhandene Infrastruktur des Berliner Außenrings nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend Kapazität für zusätzlichen Schienenpersonennahverkehr, insbesondere auf den östlichen Streckenabschnitten?

Nach Auskunft der DB AG wären für eine Mehrung der Verkehre auf dem östlichen BAR im SPNV bauliche Maßnahmen erforderlich. Das Land Berlin hat daher die Untersuchungen zur Nahverkehrstangente (NVT) begonnen. Die DB AG ist in diese Untersuchungen eingebunden. Ein erstes Ergebnis daraus ist die Freihaltung eines Korridors in der Größe von zwei weiteren Gleisen parallel zum östlichen BAR. Das Land Berlin hat noch keine Entscheidung zur konkreten Umsetzung getroffen.

Im Bereich des Karower Kreuzes hat das Land Berlin mittels einer Bestellung Anforderungen an den Umbau gestellt, sodass ein zukünftiger Bahnhof Karower Kreuz errichtet werden kann.

4. Welche Zugzahlenprognose ergibt sich nach dem Bundesverkehrswegeplan für 2030 auf dem östlichen Berliner Außenring zwischen Abzweig Schönfließ West und Abzweig Glasower Damm Ost (bitte Belastung abschnittsweise angeben und nach Güterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr differenzieren)?

Die Zugzahlen gemäß Zielnetzprognose 2030 lauten:

Streckennummer	Knotenname 1	Knotenname 2	Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	SPNV	Schienen-güterverkehr (SGV)
6126	Glasower Damm Ost	Selchow West	2	0	84
6126	Selchow West	Schönefeld	2	0	84
6126	Schönefeld	Grünauer Kreuz Süd	2	0	84
6126	Grünauer Kreuz Süd	Grünauer Kreuz Nord	2	0	77
6126	Grünauer Kreuz Nord	Berlin Wendenheide	2	74	99
6126	Berlin Wendenheide	Berlin Eichgestell	2	74	99
6080	Berlin Eichgestell	Eichgestell Nord	0	0	59
6080	Eichgestell Nord	Biesdorfer Kreuz Süd	0	0	72
6080	Biesdorfer Kreuz Süd	Biesdorfer Kreuz Mitte	0	0	68
6080	Biesdorfer Kreuz Mitte	Biesdorfer Kreuz Nord	0	0	63
6080	Biesdorfer Kreuz Nord	Biesdorfer Kreuz Nord Strw 6067/6080	0	72	47
6067	Biesdorfer Kreuz Nord Strw 6067/6080	Berlin-Hohenschönhausen	0	72	47
6067	Berlin-Hohenschönhausen	Berlin-Karow Ost	0	72	52
6067	Berlin-Karow Ost	Karower Kreuz Streckenwechsel 6067/6087	0	36	18
6087	Karower Kreuz Streckenwechsel 6067/6087	Berlin-Karow West	0	36	18
6087	Berlin-Karow West	Schönfließ	0	86	33
6087	Schönfließ	Schönfließ West	0	86	33

5. Welche Ist-Zugzahlen ergaben sich 2018/2019 auf dem östlichen Berliner Außenring zwischen Abzweig Schönfließ West und Abzweig Glasower Damm Ost (bitte Belastung abschnittsweise angeben und nach Güterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr differenzieren)?

Es wird auf Anlage 1 verwiesen.

6. Welche konkreten Maßnahmen und Projekte, z. B. Regionalverkehrshalte oder andere Eisenbahninfrastruktur, plant die DB AG zum Ausbau des Berliner Außenrings (bitte einzeln auflisten)?

Welchen Planungsstand (inklusive voraussichtlicher Fertigstellungstermin) haben diese Maßnahmen jeweils erreicht?

Welche Baukosten sind für die Maßnahmen prognostiziert oder veranschlagt, und über welche Haushaltstitel soll die Finanzierung erfolgen?

Nach Auskunft der DB AG ist die DB Station&Service AG für 15 Verkehrstationen am BAR zuständig:

Bergfelde, Flughafen BER – Terminal 5, Gehrenseestraße, Genshagener Heide (inaktiv), Golm, Hohen Neuendorf West, Hohenschönhausen, Ludwigsfelde

Struveshof, Marquardt, Mühlenbeck-Mönchmühle, Priort, Saarmund, Satzkorn (inaktiv), Schönfließ, Wartenberg.

Die Wiederherstellung der Bahnsteige am BAR in Potsdam-Pirschheide ist für Ende 2023 vorgesehen. Im Rahmen des Projekts zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region um Berlin (i2030, abrufbar unter: <https://www.i2030.de/>) befinden sich sieben Stationen in Planung, deren Inbetriebnahme nach 2030 avisiert ist:

Bucher Straße, Karower Kreuz, Malchow Nord, Pankow Park, Schönerlinder Straße, Sellheimbrücke, Turmbahnhof Glasower Damm.

Eine Gesamterneuerung der Stationen Hohen Neuendorf West, Marquardt und Priort erfolgt in den kommenden Jahren. Die Verkehrsstation Gehrenseestraße wird erneuert und mit einem Aufzug versehen. In Schönfließ wird bspw. die Personenüberführung erneuert. In Golm werden die Bahnsteige verlängert und in Saarmund werden Aufzüge gebaut.

Die genannten Maßnahmen werden über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und Landeshaushaltsmittel finanziert.

7. Welche bahntechnischen Anlagen und Bauwerke wie z. B. Rohbau-Bahnhöfe oder stillgelegte Gleise und Haltestellen können kurz- bis mittelfristig ausgebaut beziehungsweise reaktiviert werden, um den Lückenschluss im Schienenpersonenverkehr des Außenrings vorantreiben zu können?
8. Welche sonstigen bahntechnischen Anlagen und Bauwerke sind notwendig, um den Außenring zu schließen und als Ring nutzen zu können?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gesamtvorhaben i2030 enthält wesentliche Ausbaumaßnahmen, wie die Planung einer S-Bahnverlängerung von Wartenberg über das Karower Kreuz als Teilprojekt. Für einen Ausbau aus kapazitiven Gründen stehen derzeit nur im Bereich Sellheimbrücke – Wartenberg Vorhalteflächen und viergleisige Brückenbauwerke zur Verfügung.

Nach Auskunft der DB AG ist eine mittelfristige Reaktivierung (Planung, Baurecht, Baubetriebsplanung) unter Umständen nach der Bestellung der Stationen Genshagener Heide oder Satzkorn durch das Land Brandenburg oder den VBB möglich.

10. Steht die Bundesregierung bezüglich einer generellen Regionalverkehr-Ringlinie mit den Landesregierungen Berlin und Brandenburg im Austausch?
Wenn ja, in welcher Form, und mit welchem Ziel?
Wenn nein, warum nicht, und für wann ist dies geplant?
11. Welche Konsequenzen hat die Realisierung des derzeitig geplanten Streckenverlaufs der Tangentialen Verbindung Ost (TVO)
 - a) für die Trassenführung der Nahverkehrstangente (NVT),
 - b) auf den Berliner Außenring, wenn die Nahverkehrstangente bei Beibehaltung des derzeitigen Planungsstands der TVO ebenfalls realisiert wird?

16. Hat die DB Netz AG für eine mögliche Verlegung des Berliner Außenrings ggf. Grobvarianten untersucht und eine überschlägige Kostenermittlung dazu durchgeführt?
- Wenn ja, mit welchen Kosten ist in Abhängigkeit der Variante mindestens zu rechnen?
18. Wird die Bundesregierung auf eine Änderung des derzeit geplanten Verlaufs der TVO beim für die Straßenplanung zuständigen Land Berlin hinwirken,
- a) um einer erforderlichen Anpassung der Streckenführung des Berliner Außenrings entgegenzuwirken,
 - b) um eine Inanspruchnahme neuer, bisher nicht dafür vorgesehener Flächen für die Trasse der NVT, insbesondere im Bereich Wuhlheide-Spreequerung, und hieraus zusätzlich entstehende Kosten zu vermeiden?
 - c) Falls nicht, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für eine gegebenenfalls erforderliche Änderung des geplanten Verlaufs der NVT und des Berliner Außenrings?

Die Fragen 10, 11, 16 und 18 bis 18c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bestellung von Verkehrsleistungen im Regionalverkehr obliegt den Aufgabenträgern für den SPNV.

Nach Auskunft der DB AG sind die Planungen für die Tangentiale Verbindung Ost (TVO), die NVT und BAR aufeinander abgestimmt. Die Planungsbeteiligten stehen im regelmäßigen Austausch.

Der geplante Streckenverlauf der TVO (TVO-Optimierung) führt in großen Teilen parallel zur Vorhaltetrasse der NVT. Lediglich im Bereich Wuhlheide – Spreequerung besteht Abstimmungsbedarf aufgrund der Trassenführung der TVO, die hier in die Trasse der NVT rückt. Eine Trassierungsstudie wurde für die NVT beauftragt. Nach Auskunft der DB AG wird eine Grobvariantenuntersuchung und überschlägige Kostenermittlung Bestandteil der Trassierungsstudie für die NVT sein.

12. An welchen Anlagen des BAR müssten bei Realisierung der NVT Veränderungen vorgenommen werden, und in welchen Abschnitten (bitte genaue Kilometrierung angeben) des BAR müsste die Gleislage verändert werden?

Nach Auskunft der DB AG wird die NVT im Abschnitt südlich des Biesdorfer Kreuzes zwischen BAR und TVO verlaufen. Dies bietet Vorteile bei der Anordnung der Bahnhöfe und Lärmvorsorge. Zwischen der Kreuzung mit der U-Bahn-Linie U5 und der Strecke der S3 im Bereich Wuhlheide ist hierfür ein Trassentausch erforderlich. Dafür werden die Gleise des BAR in westlicher Richtung neu errichtet und anschließend die Gleistrasse des heutigen BAR für die NVT umgenutzt.

Somit wird die Gleislage des BAR zwischen km 30,2 und km 27,1 parallel zur heutigen Lage westlich verschoben. Darüber hinaus ist in diesem Abschnitt das bestehende Kreuzungsbauwerk zur U5 für vier Gleise zu erweitern. Im Bereich Biesdorfer Kreuz Süd sind zudem Änderungen in der Gleislage der abzweigenden Kurven notwendig.

13. Gäbe es bei Bau der NVT durch die ggf. notwendige Verlegung des BAR Flächenkonflikte, und wenn ja, an welche Stellen, und wie sind diese aufzulösen?

Nach Auskunft der DB AG soll die beschriebene Verlegung des BAR auf vorhandenen Flächen der DB Netz AG stattfinden, sodass es in diesem Bereich zu keinen Flächenkonflikten kommt.

14. Ist aus Sicht der Bundesregierung davon auszugehen, dass die Gleisführung des Berliner Außenrings (Nutzung für Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr) bei Realisierung des derzeitigen Planungsstands beziehungsweise der derzeit verfolgten Variante der TVO und Bau der NVT (Nutzung für Schienenpersonennahverkehr) geändert bzw. neu angelegt werden muss, und steht die Bundesregierung diesbezüglich mit dem Land Berlin im Austausch?
15. Wenn ja, welche Vorüberlegungen auch zur Sicherung und Freihaltung der Trasse sind für dieses Vorhaben bereits angestellt worden?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 10 bis 13 verwiesen.

17. Welchen Einfluss hat die Entwurfsplanung zur Trassenführung der TVO im Bereich Wuhlheide-Spreequerung, die laut Bundesregierung „in die Trasse der NVT rückt“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 62, Plenarprotokoll 19/175), auf die Bauzeiten für die NVT und den Betrieb für den Eisenbahnverkehr auf dem Berliner Außenring?

Nach Auskunft der DB AG hat die geplante Trassenführung der TVO im Bereich Wuhlheide-Spreequerung keinen direkten Einfluss auf den Bahnbetrieb des BAR, da der BAR in diesem Bereich in seiner derzeitigen Lage bestehen bleibt.

19. Welche Bauvorleistungen sind gegebenenfalls jetzt beziehungsweise im Zusammenhang mit dem Bau der TVO zu berücksichtigen, um eine spätere Verlegung des Berliner Außenrings mit möglichst geringen baulichen Eingriffen und Betriebsunterbrechungen zu ermöglichen, und welche Voruntersuchungen hat die DB AG in Abstimmung mit dem Land Berlin dazu bereits vorgenommen bzw. veranlasst?

Nach Auskunft der DB Netz AG werden im Rahmen der Bauarbeiten zur TVO einzelne Eisenbahnüberführungen so ausgelegt, dass zur Inbetriebnahme der TVO die Gleise des BAR in die neue Lage gerückt werden können. Detaillierte Voruntersuchungen fanden noch nicht statt.

Anlage 1

Ist-Zugzahlen auf dem östlichen Berliner Außenring

Ist-Betriebsprogramm 2018**Strecke 6087, Abschnitt Schönfließ West - Karower Kreuz-West**

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	4
SPNV	81
SGV	37
Sonstige	14

Strecke 6087, Abschnitt Karower Kreuz-West - Karower Kreuz-Ost

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	0
SPNV	38
SGV	27
Sonstige	11

Strecke 6067, Abschnitt Berlin Karower Kreuz-Ost - Berlin-Hohenschönhausen

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	7
SPNV	135
SGV	73
Sonstige	19

Strecke 6067, Abschnitt Berlin Hohenschönhausen - Biesdorfer Kreuz-Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	7
SPNV	135
SGV	62
Sonstige	14

Strecke 6080, Abschnitt Biesdorfer Kreuz-Nord - Biesdorfer Kreuz-Süd

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	0
SPNV	0
SGV	71
Sonstige	8

Strecke 6080, Abschnitt Biesdorfer Kreuz-Süd - Eichgestell Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	1
SPNV	10
SGV	75
Sonstige	18

Anlage 1

Strecke 6126, Abschnitt Eichgestell Nord - Eichgestell

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	0
SPNV	8
SGV	53
Sonstige	16

Strecke 6126, Abschnitt Eichgestell - Grünauer Kreuz-Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	10
SPNV	110
SGV	84
Sonstige	24

Strecke 6126, Abschnitt Grünauer Kreuz-Nord - Grünauer Kreuz-Süd

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	3
SPNV	82
SGV	73
Sonstige	14

Strecke 6126, Abschnitt Grünauer Kreuz-Süd - Berlin-Schönefeld

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	5
SPNV	114
SGV	90
Sonstige	20

Strecke 6126, Abschnitt Berlin-Schönefeld - Glasower Damm Ost

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	5
SPNV	83
SGV	90
Sonstige	20

Bei den ausgewiesenen Werten handelt es sich um Mittelwerte für eine beispielhafte Woche im Jahr 2018.

Es ist zu beachten, dass bspw. saisonale Züge (u.a. Kreuzfahrer) nicht ausgewiesen wurden. Die Zahlen beinhalten auch Leer-Fahrten.

Unter der Kategorie Sonstige entfallen zusätzliche Lok-Leerfahrten und Bauzüge.

Anlage 1

Ist-Betriebsprogramm 2019**Strecke 6087, Abschnitt Schönfließ West - Karower Kreuz-West**

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	4
SPNV	84
SGV	24
Sonstige	12

Strecke 6087, Abschnitt Karower Kreuz-West - Karower Kreuz-Ost

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	1
SPNV	41
SGV	19
Sonstige	9

Strecke 6067, Abschnitt Berlin Karower Kreuz-Ost - Berlin-Hohenschönhausen

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	5
SPNV	81
SGV	32
Sonstige	20

Strecke 6067, Abschnitt Berlin Hohenschönhausen - Biesdorfer Kreuz-Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	5
SPNV	81
SGV	23
Sonstige	10

Strecke 6080, Abschnitt Biesdorfer Kreuz-Nord - Biesdorfer Kreuz-Süd

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	3
SPNV	0
SGV	25
Sonstige	10

Strecke 6080, Abschnitt Biesdorfer Kreuz-Süd - Eichgestell Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	4
SPNV	3
SGV	18
Sonstige	9

Anlage 1

Strecke 6126, Abschnitt Eichgestell Nord - Eichgestell

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	3
SPNV	3
SGV	18
Sonstige	9

Strecke 6126, Abschnitt Eichgestell - Grünauer Kreuz-Nord

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	9
SPNV	120
SGV	68
Sonstige	20

Strecke 6126, Abschnitt Grünauer Kreuz-Nord - Grünauer Kreuz-Süd

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	3
SPNV	80
SGV	59
Sonstige	8

Strecke 6126, Abschnitt Grünauer Kreuz-Süd - Berlin-Schönefeld

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	16
SPNV	124
SGV	78
Sonstige	15

Strecke 6126, Abschnitt Berlin-Schönefeld - Glasower Damm Ost

	Anzahl Züge pro Tag (Summe beider Richtungen)
SPFV	7
SPNV	83
SGV	78
Sonstige	15

Bei den ausgewiesenen Werten handelt es sich um Mittelwerte für eine beispielhafte Woche im Jahr 2019.

Es ist zu beachten, dass bspw. saisonale Züge (u. a. Kreuzfahrer) nicht ausgewiesen wurden.

Die Zahlen beinhalten auch Leer-Fahrten.

Unter der Kategorie Sonstige entfallen zusätzliche Lok-Leerfahrten und Bauzüge.

