

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tim-Christopher Zeelen (CDU)**

vom 24. Januar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2017) und **Antwort**

### **ÖPNV Chaos in Reinickendorf beenden – Grundhafte Sanierung der U6 zügig angehen – Taktung der S25 erhöhen**

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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR sowie die DB AG um Stellungnahme gebeten, die dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1.a: Wie viele Sperrungen entlang der U6 gab es seit 2010 zwischen Alt-Tegel und dem Bahnhof Friedrichstraße?

Antwort zu 1.a: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Seit 2010 gab es zwischen Alt-Tegel und dem Bahnhof Friedrichstraße acht Sperrungen.

Frage 1.b: Wie lange dauerten diese Sperrungen?

Antwort zu 1.b: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Diese acht Sperrungen dauerten über die sechs Jahre verteilt insgesamt ca. 230 Tage.

Frage 1.c: An wie vielen Tagen erfolgten die Sperrungen nicht während der Berliner Schulferien?

Antwort zu 1.c: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: An ca. 90 Tagen erfolgten die Sperrungen nicht während der Berliner Schulferien.

Frage 1.d : Was waren wie Gründe für die Sperrungen, was wurde konkret baulich gemacht?

Antwort zu 1.d: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Die Gründe für die Sperrungen waren Gleisbauarbeiten und bauliche Instandsetzungen an den U-Bahnhöfen.

Frage 2.a: In welchem baulichen Zustand befindet sich aktuell der Streckenabschnitt zwischen Alt-Tegel und dem Bahnhof Friedrichstraße?

Antwort zu 2.a: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Der Streckenabschnitt zwischen Alt-Tegel und dem Bahnhof Friedrichstraße befindet sich in einem altersgerechten betriebssicheren Zustand. Die ersten Abschnitte bis zum Bahnhof Seestraße wurden 1923 in Betrieb genommen, der weitere Abschnitt bis Alt-Tegel 1956 bzw. 1958.

Frage 2.b : Welche baulichen Maßnahmen sind in der Zukunft bereits geplant und wann werden diese umgesetzt?

Antwort zu 2.b: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Es ist geplant, die Tunnelabdichtung in der Müllerstraße zwischen den Bahnhöfen Leopoldplatz und Seestraße im Zusammenhang mit den geplanten Straßenbaumaßnahmen des Bezirks zu erneuern.

Frage 3.a: Wie ist der Zustand des Fahrdamms der U6 zwischen den Bahnhöfen Borsigwerke und Kurt-Schumacher-Platz?

Antwort zu 3.a: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Der Bahndamm zwischen den U-Bahnhöfen Kurt-Schumacher-Platz und Borsigwerke weist häufige Setzungsschäden auf, die durch regelmäßiges Anpassen der Gleislage korrigiert werden müssen.

Frage 3.b: Wann wird dieser Streckenabschnitt saniert?

Antwort zu 3.b: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Die BVG befindet sich zurzeit in der Vergabe der Planungsleistungen für diese Maßnahme. Diese wird rd. zwei Jahre in Anspruch nehmen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in den Folgejahren.

Frage 3.c: Mit welchem Zeitraum und welchen Einschränkungen müssen die Nutzerinnen und Nutzer der U6 in diesem Zeitraum rechnen?

Antwort zu 3.c: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Im Rahmen der anstehenden Planungen werden verschiedene Bauvarianten untersucht. Daher können noch keine konkreten Sperrzeiträume genannt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass abschnittsweise mehrmonatige Sperrungen erfolgen müssen.

Frage 3.d: Welche alternativen Ausweichmöglichkeiten sind für die Nutzer des ÖPNV in diesem Zeitraum geplant?

Antwort zu 3.d: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Die Alternativen werden im Zuge der jetzt zu erarbeitenden baulichen Planungen und den Ergebnissen geplant. Erst danach können konkrete Aussagen über Umfang und Zeitdauer getroffen werden. Als Alternativen kommen Pendelverkehre und Schienenersatzverkehre in Betracht.

Frage 4.a: Wird diese zu erwartende Baumaßnahme mit der dringenden Sanierung des Tegel-Tunnels entlang der A111 dahingehend koordiniert, dass nicht parallel gebaut wird?

Frage 4.b: Gibt es hierzu konkrete Abstimmungsgespräche zwischen SenVerkehr, BVG und VLB?

Antwort zu 4a und 4b: Mit der grundhaften Erneuerung der Bundesautobahn (BAB) A 111 einschließlich der bau-, betriebs- und verkehrstechnischen Instandsetzung der Tunnelanlagen in diesem Abschnitt wurde im Mai 2015 vom Land Berlin die Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) beauftragt. Die Deges ist eine 100 %-Tochter der Bundesrepublik Deutschland und von 12 Bundesländern (auch Berlin). Die Deges hat ein Projektteam zusammengestellt, erarbeitet derzeit die Planungsgrundlagen und beginnt mit der Erarbeitung von Verkehrskonzepten. Ein besonderes Augenmerk wird das Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs sein. Ein zeitlicher Rahmen der Bauausführung kann derzeit noch nicht benannt werden.

Im Rahmen der verkehrlichen Konzeption sind Baumaßnahmen anderer Verkehrsträger zu koordinieren (Versorgungsunternehmen, BVG usw.).

Frage 5: Ist geplant, dass während dieser Bauphase auch die noch fehlende Barrierefreiheit an den Bahnhöfen Borsigwerke, Holzhauser Straße und Kurt-Schumacher-Platz nachgeholt wird?

Antwort zu 5.: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Der U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz wird in diesem Jahr barrierefrei ausgebaut.

Die U-Bahnhöfe Borsigwerke und Holzhauser Str. sollen spätestens in der Gesamtmaßnahme barrierefrei ausgebaut werden.

Frage 6.a: Werden während dieser Bauphase auch die Bahnhöfe ertüchtigt?

Antwort zu 6.a: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: In der Bauphase sollen auch die U-Bahnhöfe ertüchtigt werden.

Frage 6.b: Wenn ja, was wird konkret an welchem Bahnhof entlang der gesperrten Strecke baulich getan?

Antwort zu 6.b: Die BVG teilt hierzu folgendes mit: Auf den U-Bahnhöfen sollen u. a. die Bahnsteigdächer und -platten sowie die Eingangshallen grundhaft erneuert bzw. saniert werden.

Frage 7.a: Welche konkreten Pläne verfolgt der Senat für eine Taktverdichtung der S25 zwischen Hennigsdorf und Bornholmer Straße?

Frage 7.b: Welche Anträge wurden bei der DB/S-Bahn Berlin dazu gestellt?

Antwort zu 7.a und 7.b: Eine Taktverdichtung der S 25 bis nach Tegel auf einen 10-Minutentakt wird angestrebt. Eine Verdichtung der S 25 von Berlin-Tegel nach Hennigsdorf ist seitens des Landes Berlin derzeit nicht vorgesehen. Für die Taktverdichtung nach Tegel muss ein Ausbau der Infrastruktur zwischen Schönholz und Tegel erfolgen. Die für den Ausbau erforderliche Planungs- und Finanzierungsvereinbarung befindet sich in Abstimmung zwischen Senat und DB AG.

Nach aktuellem Planungsstand werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die Verstärkerleistungen der S25 bis nach Waidmannslust verlängert und der nördliche Linienendpunkt der S85 von Waidmannslust nach Pankow verlegt.

Die DB AG teilt hierzu folgendes mit: Durch das Land Berlin wird beabsichtigt, den Verkehr der Linie S25 aus Richtung der Berliner Innenstadt bis Berlin-Tegel vom derzeitigen 20-Minutentakt auf einen 10-Minutentakt zu verdichten. Der 10-Minutentakt auf der S25 wird derzeit aus Richtung Süden je nach Tageszeit nur bis Potsdamer Platz bzw. Berlin-Gesundbrunnen angeboten. Eine Verlängerung dieser Verstärkerleistungen über Berlin-Schönholz nach Berlin-Waidmannslust ab Fahrplanwechsel 12/2017 befindet sich zurzeit in der Diskussion.

Frage 7.c: Welche Priorität misst der Senat diesem Projekt bei?

Antwort zu Frage 7.c: Der Ausbau der S 25 von Berlin-Schönholz bis Berlin-Tegel ist eines der zentralen Verkehrsprojekte des ÖPNV in Berlin.

Frage 7.d: Welcher Zeithorizont ist für die Realisierung dieses Projekts zu erwarten?

Antwort zu Frage 7.d: Die DB AG teilt hierzu folgendes mit: Nach dem aktuellen Planungs- und Abstimmungsstand erfolgt zunächst bis 12/2023 ein Ausbau der Strecke Schönholz - Tegel (Hennigsdorf) auf moderne Signaltechnik. Die vollständige Herstellung der Infrastruktur für den angestrebten 10-Minutentakt bis Berlin-Tegel ist zum Fahrplanwechsel 12/2026 realistisch.

Frage 8: Welche baulichen Veränderungen sind entlang der S 25 erforderlich, um eine Taktverdichtung zu ermöglichen?

Antwort zu Frage 8: Die DB AG teilt hierzu folgendes mit: Infrastrukturelle Voraussetzung für die Taktverdichtung ist ein zweigleisiger Ausbau der S-Bahnstrecke zwischen Berlin-Schönholz und Berlin-Tegel. In Bezug auf die Umsetzung der Ausbaumaßnahme steht das Land Berlin mit der DB in engem Kontakt. Nach dem aktuellen Planungs- und Abstimmungsstand erfolgt zunächst bis 12/2023 ein Ausbau der Strecke Schönholz - Tegel (Hennigsdorf) auf moderne Signaltechnik. Hier erfolgt bei Beibehaltung der gegenwärtigen Infrastruktur eine Umstellung auf Elektronische Stellwerke (ESTW), verbunden mit dem Einbau des neuen Zugbeeinflussungssystems S-Bahn Berlin (ZBS) zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus. Die Herstellung der Zweigleisigkeit ist erst im Anschluss daran möglich. Die vollständige Herstellung der Infrastruktur für den angestrebten 10-Minutentakt bis Berlin-Tegel ist zum Fahrplanwechsel 12/2026 realistisch.

Anforderungen, Planungen oder Wünsche für eine Taktverdichtung der S25 über Berlin-Tegel hinaus, etwa bis Hennigsdorf, hat die DB Netz AG bisher von den Ländern Berlin und Brandenburg nicht erhalten. Wir gehen daher dort von einer Fortführung des 20-Minutentaktes aus. Die Umsetzung einer Taktverdichtung über Tegel hinaus würde voraussichtlich einen weiteren Infrastrukturausbau erfordern (z. B. Bau eines Kreuzungsbahnhofs oder eines zweigleisigen Begegnungsschnitts).

Berlin, den 08. Februar 2017

In Vertretung

Jens – Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Feb. 2017)