

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 18. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. September 2018)

zum Thema:

**Engpässe bei der Infrastruktur der Berliner S-Bahn (Ringbahn)**

und **Antwort** vom 04. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Okt. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16503**  
**vom 18. September 2018**  
**über Engpässe bei der Infrastruktur der Berliner S-Bahn (Ringbahn)**

---

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

Frage 1:

Gibt es generelle Pläne, die Infrastruktur der Ringbahn zukunftsfähig auszubauen und zu erweitern?

Antwort zu 1:

Um die Verkehrsbeziehungen im Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg insgesamt zu verbessern, haben sich die Länder und die Deutsche Bahn (DB AG) verpflichtet, die Planungen für notwendige infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen im S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz in der Hauptstadtregion voranzutreiben. Dazu wurde die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen. Neben potenziellen Neubaumaßnahmen im S-Bahn- und Regionalverkehr werden im Arbeitsprogramm von i2030 auch Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahnverkehr untersucht, um die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Bestellung von zusätzlichen Verkehrsleistungen und Verbesserung der Betriebsstabilität bei der S-Bahn zu schaffen. In diesem Kontext wird auch der mögliche infrastrukturelle Ausbau des Berliner Ringbahnnetzes geprüft.

Frage 2:

An welchen Stellen ist geplant, die Strecken zwischen den Bahnhöfen und Haltepunkten der Ringbahn mit zusätzlichen Weichen und Kreuzungsmöglichkeiten auszustatten, um im Falle von Betriebseinschränkungen flexibler agieren zu können?

Frage 3:

Zw. den Bahnhöfen Beusselstraße und Westhafen existiert ein ca. zehn Meter breiter, teilweise mit Schotter belegter Streifen. Gibt es Pläne, die die gleistechnische Nutzung des Streckenabschnitts vorsehen? Wenn ja, in welcher Form und in welchem Umfang? Wenn nein, weshalb nicht?

Frage 4:

Wieso wird im Streckenabschnitt auf dem Nordring zwischen dem Bahnhof Gesundbrunnen und dem Bahnhof Westend keine Möglichkeit zum Aussetzen von Zügen geschaffen? Ist dies angedacht? Wenn ja, für wann?

Frage 5:

Inwieweit plant der Senat die ungenutzte Bahnsteigkante am Bahnhof Westend zu ertüchtigen und in Betrieb zu nehmen, um den Verkehr im Störfall schneller stabilisieren oder mit der planmäßig dort endenden S 46 flexibler agieren zu können? In welcher Form und welchem Umfang soll die Wiederinbetriebnahme erfolgen? Sofern keine Planungen bestehen, warum bestehen diese Erwägungen nicht?

Frage 6:

Ist im Bahnhof Westend der Einbau von Weichen geplant, um nördlich von Gleis 2 kommend in die südlich gelegenen Abstellgleise zu gelangen und somit einen flexibleren Betrieb gewährleisten zu können? Wenn ja, wann und in welchem Umfang? Wenn nein, weshalb nicht?

Frage 7:

Ist im Bahnhof Halensee analog zum Bahnhof Westend ein Aufbau eines zweiten Bahnsteiges mit einem entsprechenden dritten Gleis geplant? Wenn ja, in welchem Umfang und in welcher Form? Wenn nein, weshalb nicht?

Frage 8:

Plant der Senat, die im Rahmen der Vorbereitungen für die damals avisierten Olympischen Spiele im Jahr 2000 geplanten Signalstandorte (insbesondere auf dem Südlichen Ring), für die Erweiterung der Signaltechnik zu nutzen? Wenn ja, in welchem Umfang? Welchen Effekt würde dies für die Pünktlichkeit der Ringbahn haben? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 2 bis 8:

Die o.g. Vorhaben werden im Korridor „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn“ von i2030 als potenzielle Maßnahmen unter mehreren an unterschiedlichen Stellen des Netzes verorteten Ausbauoptionen betrachtet. Zur Klärung der konkreten Ziele und der zu untersuchenden Varianten werden gegenwärtig mit der DB AG Projektkonsolidierungsgespräche durchgeführt. Anschließend werden die darauf aufbauenden grundlegenden Untersuchungen (Gleisplanerstellung, Fahrplan- und eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung) über die Möglichkeit der Realisierung einzelner Maßnahmen sukzessive bearbeitet. Diese Untersuchungen werden durch regelmäßige Gespräche (Projektarbeitskreis, Projektarbeitsgruppe, Lenkungskreis) der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG begleitet.

Frage 9:

In welchem Umfang werden die o. g. betrieblichen Einschränkungen bei der Bestellung der S-Bahn-Leistungen berücksichtigt? In welchem Umfang plant der Berliner Senat, den Ausbau des Berliner S Bahn-Netzes - insbesondere der Ringbahn - zu beauftragen und den Anforderungen eines zukunftsfähigen S-Bahn-Angebotes anzupassen?

Frage 10:

Was tun Senat und VBB konkret dafür, dass die notwendige Infrastruktur nicht nur für den Regelverkehr vorgehalten wird, auf dem das bestellte Angebot „gerade so“ erbracht werden kann? Inwieweit hat der Senat hierbei auch die Zukunftsverkehr im Blick?

Antwort zu 9 und 10:

Für den derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 wurden unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung, geplanter Infrastrukturerweiterungen und des künftigen Zulaufs von S-Bahn-Neufahrzeugen Planungen für mittel- und langfristige Angebotserweiterungen bei der S-Bahn erarbeitet. Nach Beschluss des NVP 2019-2023 ist es angedacht, von der DB Netz AG eine vertiefte, umfassende fahrplanseitige Prüfung durchführen zu lassen, ob alle geplanten Mehrleistungen stabil betrieblich umsetzbar sind. Auf Basis dieser Fahrplanstudie erfolgen dann ggf. kleinteilige Anpassungen der geplanten Linienmaßnahmen an die fahrplantechnische Machbarkeit und/oder die Ableitung von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Engpassbeseitigung im S-Bahn-Netz. Mit der DB Netz AG wurden auf Basis des Entwurfsstandes des NVP 2019-2023 bereits erste Gespräche bezüglich der in Planungen befindlichen Mehrleistungen geführt. Hieraus resultierende für die Infrastruktur relevante Erkenntnisse bzw. Fragestellungen fließen in das oben genannte Teilprojekt „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung Berliner S-Bahnnetz“ im Rahmen von i2030 ein.

Berlin, den 04.10.2018

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz