

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 29. März 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. März 2023)

zum Thema:

Schnelle Direktverbindung von Hohenschönhausen in die Innenstadt schaffen

und **Antwort** vom 11. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. April 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15200
vom 29. März 2023

über Schnelle Direktverbindung von Hohenschönhausen in die Innenstadt schaffen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Voraussetzungen sind für die Einrichtung von Expresszügen der S-Bahn erforderlich?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Um Expresszüge einrichten zu können, sind mehrere Voraussetzungen erforderlich. Für den Fall, dass Expressverkehre zusätzlich zu den vorhandenen Leistungen erbracht werden sollen, wäre seitens der S-Bahn Berlin insbesondere die Ressourcenverfügbarkeit (Fahrzeuge und Triebfahrzeugführer:innen) zu prüfen. Zumindest kurz- und mittelfristig bestehen hier Restriktionen, da zusätzliche Leistungen nur zu Lasten anderer Leistungen erbracht werden könnten. Eine entsprechende Entscheidung würde final dem Besteller obliegen.

Unabhängig von der Ressourcenverfügbarkeit auf Seiten der S-Bahn Berlin GmbH wäre zudem seitens der DB Netz AG die Verfügbarkeit geeigneter Trassen (insbesondere sofern auf keine

anderen Trassen verzichtet werden soll) sowie seitens der DB Energie GmbH die technische Machbarkeit hinsichtlich Oberstrombegrenzungen zu prüfen.“

Frage 2:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, sog. Expresszüge zusätzlich zur regulären Linie S 75 ab dem S-Bahnhof Hohenschönhausen oder Gehrenseestraße ohne Zwischenstopp zum Bahnhof Ostkreuz oder Alexanderplatz fahren zu lassen?

Antwort zu 2:

Der Aufgabenträger beurteilt den bestehenden 10-Minuten-Takt der Linie S75 aus Angebots- und Nachfragesicht als attraktiv und angemessen. Eine darüberhinausgehende Taktverdichtung ist daher nicht geplant. Zusätzliche Fahrten wären im Hinblick auf die Trassenverfügbarkeit auch nicht realisierbar (siehe Antwort der DB AG).

Da die Linie S75 längere Abschnitte gemeinsam mit den Linien S5 und S7 im dichten Fahrtenabstand befährt, wären Expressfahrten mit dem Ziel der Reduzierung der Fahrzeit durch Auslassen von Halten betrieblich hier auch nicht möglich, weil die Expresszüge mangels Überholmöglichkeiten hinter den an allen Stationen haltenden Zügen warten müssten. Zudem wäre im Hinblick auf die Nachfragesituation lediglich die Auslassung des Halts Gehrenseestraße zu rechtfertigen, hierdurch würde sich aber kein bedeutender Fahrzeitgewinn ergeben.

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Zusätzliche Fahrten sind im für 2024 bestellten Betriebsprogramm nicht möglich, da zwischen Friedrichsfelde Ost und Ostbahnhof – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – bereits alle Trassen belegt sind. Für die Folgejahre müsste bei der DB Netz AG eine Trassenstudie zur Machbarkeit in Auftrag gegeben werden. Nach Einschätzung der S-Bahn Berlin ist jedoch auch für die Zukunft nicht davon auszugehen, dass geeignete Trassen für zusätzliche Expressverkehre im o.g. Abschnitt zur Verfügung stehen, wenn nicht auf andere Trassen verzichtet werden soll.“

Frage 3:

Welche Fahrzeiteinsparung würde eine solche Verbindung für die Fahrgäste mit sich bringen?

Antwort zu 3:

Wie in der Antwort zu Frage 2 dargestellt, sind zusätzliche Expresszüge auf der Linie S75 nicht realisierbar bzw. könnten ohnehin nur eine sehr geringe Fahrzeitreduzierung erreichen.

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die konkrete Fahrzeiterparnis kann nur im Rahmen einer Trassenstudie durch die DB Netz AG ermittelt werden, welche entsprechend in Auftrag zu geben wäre. Aus Sicht der S-Bahn Berlin ist jedoch davon auszugehen, dass Expressstrassen gerade im sehr dicht befahrenen Abschnitt Friedrichsfelde Ost – Ostbahnhof – Stadtbahn allenfalls einen minimalen zeitlichen Vorteil generieren könnten, da die Expresszüge auf den vorhergehenden Zug, welcher an allen Stationen hält, „auflaufen“ würden, d.h. sie müssten vor dem Bahnhof halten, bis der vorhergehende Zug diesen verlassen hat.“

Frage 4:

In welchen zeitlichen Fenstern (Stoßzeiten, durchgehend, wochentags etc.) ist der Verkehr derartiger Expresszüge möglich und sinnvoll (grundsätzlich und im angesprochenen Fall)?

Antwort zu 4:

Hinsichtlich zusätzlicher Expresszüge auf der Linie S75 wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Grundsätzlich kämen zusätzliche Expresszüge aus verkehrlicher Sicht als Verstärkerleistung bei einem bestehenden 10-Minuten-Grundtakt infrage. Dies setzt jedoch eine entsprechend hohe Verkehrsnachfrage auf dem jeweiligen Abschnitt voraus. In zeitlicher Hinsicht wären vor allem die Hauptverkehrszeiten relevant. Generell beurteilt der Aufgabenträger zusätzliche S-Bahn-Expresszüge für Berlin jedoch nicht als geeigneten Ansatz. Aufgrund der polyzentrischen Stadtstruktur Berlins, die für viele Aufkommensschwerpunkte auch außerhalb des Stadtzentrums sorgt, und der vielen Verknüpfungspunkte zum Schnellbahnnetz bzw. wichtigen Straßenbahn- und Buslinien werden für Berlin die Nachteile von Express-S-Bahnen mit Auslassen vieler Halte als zu groß angesehen. Zudem könnten in vielen Netzabschnitten aufgrund der bereits bestehenden dichten Zugfolge nur geringe Fahrzeiterparnisse erreicht werden. Nur in einzelnen Ausnahmefällen (wie z.B. auf dem östlichen Abschnitt der Linie S3 praktiziert) kommt daher eine Anwendung infrage.

Frage 5:

Welchen Zeitraum nimmt die Umsetzung bei einer Entscheidung zugunsten der Einrichtung einer Expressverbindung grundsätzlich in Anspruch?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Entsprechend der Festlegungen im hier maßgeblichen Verkehrsvertrag SBI_II-VV erfordern dauerhafte Fahrplanänderungen einen Vorlauf von mindestens 14 Monaten [vor dem

jeweiligen jährlichen Fahrplanwechsel]. Da größere geplante Eingriffe in den Fahrplan aber eine Vielzahl von Abstimmungen erforderlich machen (u.a. Erstellung von Trassen- oder Betriebsprogrammstudien), ist es sinnvoll, die Abstimmungen bereits zu einem früheren Zeitpunkt zu starten, um einen entsprechenden Planungsvorlauf zu ermöglichen.“

Berlin, den 11.04.2023

In Vertretung

Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz