

# Presseinformation des MIL

28. November 2016

## **Schneider informiert zu Korridoruntersuchungen**

2. Workshop mit Kommunen und Landkreisen zu Szenarien für zukünftigen S-Bahn-Ausbau

Verkehrsministerin **Kathrin Schneider** hat heute Kommunen und Landkreise über die Ergebnisse der Nachfrageprognosen im Rahmen der Korridoruntersuchungen von Strecken im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr des Berliner Umlands informiert. Es ist das zweite Gespräch nach der Erörterung der Datengrundlagen im März 2016, bei der die sogenannten „Mitfälle“, das heißt die zu untersuchenden Varianten vorgestellt wurden. Heute wurden die Ergebnisse dieser Variantenuntersuchungen zur Diskussion gestellt.

„Die Variantenuntersuchungen sind eine gute Grundlage für den weiteren Entscheidungsprozess. Deutlich wird, dass das wachsende Verkehrsaufkommen zwischen Brandenburg und Berlin nur durch zusätzliche Angebote und Investitionen in die Infrastruktur beherrschbar sein wird. Die Kommunen und Landkreise haben im Gespräch weitere Entwicklungsvorhaben bei Wohnen und Gewerbe angesprochen. Es ist schwierig, gerade die zeitliche Umsetzung dieser Vorhaben zu bewerten. Dennoch muss bei der Entscheidung zu den Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Zeitraum der nächsten 30 bis 40 Jahre in den Blick genommen werden. Wir werden im nächsten Schritt mit dem neuen Berliner Verkehrssenat über die Entscheidungsoptionen sprechen. Brandenburg und Berlin werden deutlich an einem Strang ziehen müssen, wenn sie beim Bund und der DB AG gehört werden wollen,“ sagte Ministerin Schneider nach dem Treffen mit den Kommunen und Landkreisen.

**Die Prognose auf der Dresdener Bahn und damit der Strecke Berlin-Rangsdorf ist mit verschiedenen Unsicherheiten verbunden. Dazu gehört die Führung und Frequenz des Flughafen-Express-Zuges. Obwohl diese Strecke in der aktuellen Prognose für 2030 noch Kapazitätsreserven zeigt, muss auf längere Sicht vermieden werden, dass Konflikte zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr analog der Hamburger Bahn entstehen. Neben der Verbesserung des Angebots auf der Linie des Regionalexpress 5 durch höhere Taktzeiten und der Prüfung eines zusätzlichen Halts an einem neuen Bahnhof Dahlewitz. Rolls Royce bleibt daher als weitere Variante die Verlängerung der S Bahn bis Rangsdorf im Entscheidungsprozess.**

Handlungsbedarf besteht auf der Strecke nach Falkensee und Nauen: Für die Verlängerung der S-Bahn nach Nauen wird die höchste Nachfragesteigerung der in Frage kommenden Varianten prognostiziert. Für den Ausbau der Strecke werden Kosten von mindestens 250 Mio. Euro angegeben. Ein Ausbau der S-Bahn nur bis Finkenkrug erscheint nicht sinnvoll, da bei ebenfalls hohen Investitionen erhebliche Nachteile durch einen gebrochenen Regionalverkehr entstehen. Unsicher ist aber, ob der S-Bahnausbau und eine Einschränkung des Regionalverkehrs allein die Konflikte zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr auf der Hamburger Bahn lösen können. Die vertiefte Betrachtung der

Infrastrukturentwicklung auf der Hamburger Bahn und der Möglichkeiten einer Erweiterung des Knotens Spandau ist daher erforderlich.

Für die Strecke Berlin-Velten-Kremmen steht weiter die Einbindung des Regionalexpress 6 auf einem wieder aufzubauenden Gleis der Kremmener Bahn bis nach Berlin-Gesundbrunnen auf der Agenda. Die Gespräche mit Berlin dazu laufen. Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der S-Bahnstrecke Tegel und Schönholz ist zu klären, inwieweit das alte Regionalbahngleis in das Planfeststellungsverfahren integriert werden kann. Auch die Verlängerung der S-Bahn bis nach Velten bleibt eine Entscheidungsoption im Rahmen der vertieften Betrachtung der Zielnetzkonstruktion.

Im Gesamtverkehrsraum Berlin, Potsdam, Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf ist die Sachlage besonders komplex. Große Nachfragesteigerungen werden für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf über den Europarc Dreilinden bis Potsdam prognostiziert. Untervarianten nach Stahnsdorf bzw. von Teltow nach Stahnsdorf haben geringere Potenziale. Teile der Stammbahntrasse würden dabei durch die S-Bahn genutzt. Damit entfielen jedoch die Entlastungswirkung der Stammbahn für die überlastete Stadtbahn. Gerade hier kann es weitere Konflikte mit der steigenden Nachfrage auf der Linie des Regionalexpress 1 geben. Hier ist eine vertiefende Gesamtverkehrsuntersuchung erforderlich, die auch mögliche Zwischenschritte der Realisierung aufzeigt.

Die verschiedenen Entscheidungsoptionen sollen jetzt mit dem neuen Berliner Verkehrssenat und der DB AG erörtert werden, um gemeinsame Positionen für den Ausbau der Bahninfrastruktur zu bestimmen.