

Bericht

für die Sitzung der Bezirksverordnetenversammlung am 24.10.2019

1. Gegenstand des Berichtes: Abschlussbericht zur Empfehlung der BVV, Ds-Nr.1311/VIII aus der 33. BVV vom 23.05.2019

Schienen-TVO ins Programm i2030 aufnehmen

2. Die BVV wird um Kenntnisnahme gebeten:

Dem Bezirksamt wurde empfohlen, sich gegenüber den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass die Tangentialverbindung Ost auf der Schiene in das Programm bzw. Konzept i2030 aufgenommen und mit den Vorplanungen für die Strecke begonnen wird.

Die Empfehlung wurde an die zuständige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz übersandt, deren Antwort als Anlage zur Kenntnis gegeben wird.

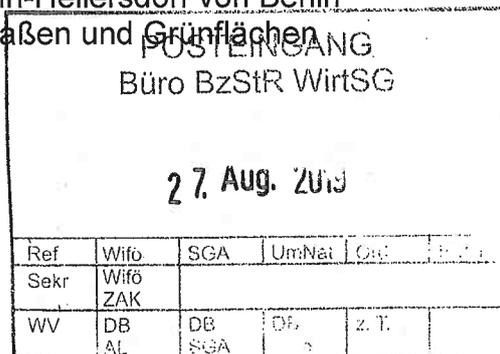
Dagmar Pohle
Bezirksbürgermeisterin

N. Zivkovic
Bezirksstadträtin für Wirtschaft, Straßen
und Grünflächen

Anlage

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – StS Verkehr
 Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Frau Bezirksstadträtin
 Nadja Zivkovic
 Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin
 Abt. Wirtschaft, Straßen und Grünflächen



Bearbeiterin: Frau Beck
 Zeichen: IV A 2-4
 Dienstgebäude: Am Köllnischen Park 3
 10179 Berlin-Mitte
 Zimmer: 336
 Telefon: 030 9025-1618
 Fax: 030 9025-1675
 intern: (925)
 Datum: 15 August 2019

Sehr geehrte Frau Bezirksstadträtin,

vielen Dank für die Übersendung des Beschlusses der Bezirksverordnetenversammlung Marzahn-Hellersdorf (BVV) Drs.-Nr. 1311/III zur Nahverkehrstangente. Ich bitte zu beachten, dass es sich bei der Tangentialverbindung Ost (TVO) um eine Verbindung zwischen der Märkischen Allee und der Spindlersfelder Brücke für den motorisierten Individualverkehr handelt. Die Verbindung für den Schienenpersonennahverkehr in direkter Nähe zur TVO ist die sogenannte „Nahverkehrstangente“, die Kernthema des übersandten BVV-Beschlusses ist.

Das Ziel von „i2030“ liegt in der Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf identifizierten Korridoren, um die Eisenbahnstrecken aus dem und in das Umland deutlich leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bevölkerung, besonders im Bezirk Pankow, sowie stetig steigender Pendlerströme zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg wurde in einem ersten Schritt die Prüfung der Verlängerung der S75 von Wartenberg bis zum Karower Kreuz als ein Teilstück der Nahverkehrstangente (S-Bahn) in das Teilprojekt Engpassbeseitigung im Berliner S-Bahnnetz im Rahmen der „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ einbezogen. Dabei werden verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung geprüft. Wesentlicher Bestandteil ist die Schaffung der Umsteigemöglichkeiten am Karower Kreuz zwischen allen, den Bahnhof berührenden S-Bahn- und Regionalverkehrslinien.

Dienstgebäude: Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin-Mitte
 Telefon: 030 9025-1010 intern: (925)
 Fax: 030 9025-1084 intern: (925)
 E-Mail: ingmar.streese@senuvk.berlin.de
 Internet: www.berlin.de/sen/uvk

Fahrverbindungen:
 U 2 Märkisches Museum
 U 8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.
 S 3, 5, 7, 9 Jannowitzbrücke
 RB 147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Die Schaffung der Nahverkehrstangente für den Schienenpersonennahverkehr entlang des östlichen Berliner Außenringes insgesamt ist eine langfristige Planung gemäß Flächennutzungsplanung des Landes Berlin. Für die Ausgestaltung dieser Nahverkehrstangente wurden stets die S-Bahn und/oder der Regionalverkehr als mögliche Realisierungsvarianten diskutiert.

Für eine Realisierung der Nahverkehrstangente als Regionalverkehrsvariante wurde bereits vor mehreren Jahren ein Stufenkonzept erarbeitet. Eine erste Stufe sieht dabei die Führung des Regionalverkehrs vom Flughafen Schönefeld bzw. zukünftig Flughafen BER über Schöneeweide – Ostkreuz – Lichtenberg – Karower Kreuz zum nördlichen Berliner Außenring (BAR) vor. Diese Verbindungsstufe kann bereits frühzeitiger, vsl. mit Inbetriebnahme des Bahnhofs am Karower Kreuz, geschaffen werden.

Eine weitere Möglichkeit (in früheren Planungen auch teilweise Stufe 2 benannt) stellt die Führung des Regionalverkehrs auch über den südöstlichen BAR dar – für diesen Fall wäre bereits eine Verknüpfung am Bahnhof Springpfehl denkbar, womit ein Anschluss an den wichtigsten Umsteigebahnhof im Osten Berlins Ostkreuz sowie die aufkommensstarken Bahnhöfe Lichtenberg und Schöneeweide nicht mehr gegeben wäre. Vorstellbar ist auch eine Bedienung des südöstlichen BAR mittels einer S-Bahn. Diese verkehrlichen Vor- und Nachteile einer jeden Verkehrsführung, aber auch die dafür zu tragenden Infrastrukturinvestitionen und Folgekosten sind miteinander abzuwägen und dabei die gesamtstädtisch wirksamste Lösung zu entwickeln.

Vorrangig für den südöstlichen Teil der Bedienung des BAR zwischen den Bahnhöfen Springpfehl und dem Flughafen BER ist also noch ein Systementscheid ausstehend, welcher dann – vorbehaltlich eines ebenfalls noch zu erbringenden Wirtschaftlichkeitsnachweises für die Vorzugsvariante – weitere Entscheidungen hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung der Nahverkehrstangente insgesamt, z.B. auch in Bezug auf die zu errichtenden Bahnhöfe, ermöglichen würde. Leider ist es mir im Moment nicht möglich, konkrete Zeiträume für die Durchführung dieses sehr umfangreichen Planungsprozesses nennen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Ingmar Streese