

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 30. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2023)

zum Thema:

Turbahnhof Karow

und **Antwort** vom 13. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Februar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14774
vom 30. Januar 2023
über Turmbahnhof Karow

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) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen zum Bau des Turmbahnhofes am Karower Kreuz?

Antwort zu 1:

Die DB teilt hierzu mit:

„Im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 planen die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG (DB AG) und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) u.a. die Verlängerung der S-Bahnlinie S75 vom derzeitigen Endbahnhof Wartenberg entlang des Berliner Eisenbahn-Außenrings über das Karower Kreuz bis zur Einfädelung in die heutige S8 in Richtung Hohen Neuendorf (bezeichnet als „Nahverkehrstangente Nord“).

Am Karower Kreuz soll im Rahmen des Vorhabens zur Streckenverlängerung der S75 ein bedeutender Umsteigebahnhof („Turmbahnhof Karower Kreuz“) errichtet werden. Dazu sollen

sowohl an der Stettiner Bahn als auch am Eisenbahn-Außenring jeweils Bahnsteige für den Regional- und S-Bahn-Verkehr errichtet werden.

Die Planung befindet sich derzeit in der Phase der fortgeschrittenen Grundlagenermittlung.“

Frage 2:

Wer führt diese Planungen in wessen Auftrag durch?

Antwort zu 2:

Die DB teilt hierzu mit:

„Die Grundlagenermittlung wird im Rahmen von i2030 durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH) in Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg sowie dem VBB durchgeführt.“

Frage 3:

Welche Schritte sind bis zur baulichen Fertigstellung des Turmbahnhofes noch zu unternehmen?

Antwort zu 3:

Die DB teilt hierzu mit:

„Die gesamte Planung (Leistungsphasen (Lph) 0-9), die Finanzierungssicherung sowie die bauliche Realisierung müssen erfolgen. Aktuell ist die Finanzierung für Lph 0-2 durch die Länder Berlin und Brandenburg gesichert.“

Frage 4:

Wann wurde mit den Planungen für den Turmbahnhof begonnen?

Antwort zu 4:

Bereits zu DDR-Zeiten war im Zuge der Stadterweiterung im Nordosten und des damit einhergehenden Ausbaus der S-Bahn die Einrichtung eines Turmbahnhofes mit S-Bahnsteigen oben und unten vorgesehen. Diese Überlegungen wurden in den 1990er Jahren weiterentwickelt. Im Rahmen der Erneuerung der Stettiner Bahn ab Ende der 2010er Jahre ist der Bahnhof mit seinen geplanten Bahnsteigen berücksichtigt und vorbereitet worden. Durch das i2030-Projekt der Verlängerung der S75 von Wartenberg Richtung Karower Kreuz ist die Planung des Turmbahnhofes nun Teil dieses Projekts. Dafür begann im November 2018 die Grundlagenermittlung.

Frage 5:

Wann sollen diese abgeschlossen sein?

Antwort zu 5:

Die DB teilt hierzu mit:

„Die Grundlagenermittlung (Lph 0-1) soll Mitte 2023 abgeschlossen sein. Unmittelbar daran anschließend soll die Vorplanung (Lph 2) beginnen und voraussichtlich Anfang des 2. Quartals 2026 abgeschlossen werden.“

Verlässliche Terminangaben hinsichtlich der weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen sowie des Baubeginns und letztlich der Inbetriebnahme des Vorhabens können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.“

Frage 6:

Wann ist die bauliche Fertigstellung des Turmbahnhofes geplant?

Antwort zu 6:

Die DB teilt hierzu mit:

„Verlässliche Terminangaben hinsichtlich der baulichen Fertigstellung des Vorhabens können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden. Diese hängen stark vom Verlauf der Planungsarbeiten, der erforderlichen Durchführung der Planrechtsverfahren sowie der Finanzierungssicherung für die einzelnen Planungsstufen und die bauliche Umsetzung sowie letztlich dem Zeitbedarf für die eigentliche Baudurchführung ab.“

Frage 7:

Welche Brückenbauwerke sind für die Realisierung des Bahnhofes neu zu errichten bzw. umzubauen?

Antwort zu 7:

Die DB teilt hierzu mit:

„Zum heutigen Zeitpunkt kann diesbezüglich noch keine verlässliche Aussage getroffen werden; dies ist Gegenstand der Vorplanung.“

Frage 8:

Welche Kosten entstehen für den Bau des Turmbahnhofes und der damit verbundenen Bauwerke? (Bitte jeweils einzeln für die Bauwerke aktuell und auf Basis der prognostizierten Baukosten zum Vergabezeitpunkt angeben.)

Antwort zu 8:

Die DB teilt hierzu mit:

„Erste Aussagen zu Kosten sind im Zuge der abgeschlossenen Vorplanung zu tätigen. Dies ist abhängig von der Vorzugsvariante, die im Rahmen der Vorplanung erarbeitet wird.“

Frage 9:

Wer wird diese Kosten tragen?

Frage 10:

Ist die Finanzierung des Turmbahnhofes bereits gesichert? Wenn ja, durch wen?

Antwort zu 9 und 10:

Die DB teilt hierzu mit:

„Die Finanzierung der Lph 0-2 ist durch die Länder Berlin und Brandenburg abgesichert. Für die Lph 3-4 ist ebenfalls eine Finanzierung durch die Länder Berlin und Brandenburg in Planung. Für die Lph 5-9 einschließlich der baulichen Realisierung wird eine Finanzierung durch das GVFG-Bundesprogramm angestrebt. Dies ist abhängig vom Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung.“

Frage 11:

Liegt für den Bau des Turmbahnhofes eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vor? Wenn ja, von wann ist diese datiert und von welchen Voraussetzungen geht diese aus? (Bitte im Detail angeben.)

Antwort zu 11:

Im Jahre 2009 wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Turmbahnhof und die Einbindung der östlichen Regionalbahnlinien in den Knoten Ostkreuz durchgeführt. Damals waren allerdings die Rahmenbedingungen noch anders, da dort keine S-Bahn-Verlängerung vorgesehen war. Die städtische Entwicklung war für das Prognosejahr 2015 berücksichtigt. Die Linienführungen im Regionalverkehr entsprachen prinzipiell auch den aktuell geplanten Linien mit Ausnahme der Heidekrautbahn, deren Endpunkt weiterhin Berlin-Karow war.

Im Rahmen des i2030-Projekts der S75-Verlängerung wird eine neue Nutzen-Kosten-Bewertung erstellt, welche auch die dynamische Entwicklung Berlins in den 2010er Jahren berücksichtigen wird.

Frage 12:

Welche S-Bahn- und Regionalbahnlinien werden sich an diesem Bahnhof kreuzen?

Antwort zu 12:

Folgende S- und Regionalbahnlinien werden nach heutigem Kenntnisstand künftig am Bahnhof Karower Kreuz halten:

S-Bahn:

S2 (Blankenfelde – Bernau)

S26 (Teltow Stadt – Buch)

S8 (Königs Wusterhausen – Buch)

S75 (Spandau/Warschauer Straße – Birkenwerder)

Regionalverkehr:

RE3 (Lutherstadt Wittenberg – Berlin – Schwedt/Stralsund)

RB27 (Berlin-Gesundbrunnen – Basdorf – Klosterfelde)

RB12 (Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt)

RB32 (Ludwigsfelde – Flughafen BER – Berlin Ostkreuz – Oranienburg)

Frage 13:

Welche verkehrlichen Funktionen (Fahrzeitgewinne, Umsteigebeziehungen, etc.) wird dieser Bahnhof haben? (Bitte im Detail angeben.)

Antwort zu 13:

Durch die Umsteigemöglichkeit am Karower Kreuz ergeben sich diverse neue Fahrtmöglichkeiten mit kürzeren Reisezeiten.

In der folgenden Tabelle sind Beispiele genannt (die exakten Zeiten hängen vom zukünftigen Fahrplan ab, als Grundlage wurde der 3. Entwurf des Deutschland-Takts verwendet):

Von	Richtung	Alte Route	Fahrzeit in min	Neue Route	Fahrzeit in min
Buch	Flughafen BER	S2, FEX	54	S2, RB32	48
Buch	Oranienburg	S2, S1	55	S2, RB32/RB12	26
Buch	Hohenschönhausen	Bus	35	S2, RB32/RB12 S2, S75	15 20
Templin	Buch	RB12, S1, S8, S2	99-116	RB12, S2	82
Angermünde	Lichtenberg	RE3, RB24	77	RE3, RB12	59
Basdorf	Hohenschönhausen	RB27, S2, Bus	51	RB27, RB32/12	23

Frage 14:

Von welchen Umsteigezahlen gehen die aktuellen Planungen aus?

Antwort zu 14:

Für den Prognosehorizont 2030 wird von 13.000 Umsteigern pro Tag ausgegangen.

Frage 15:

Über welche Straßen soll der Turmbahnhof regional und überregional erschlossen werden?

Antwort zu 15:

Hierzu können derzeit noch keine detaillierten Auskünfte gegeben werden, da noch keine konkreten Planungen zu den Straßen im Umfeld des Turmbahnhofs vorliegen. Gegenwärtig wird seitens der DB AG eine Ausschreibung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Erschließung des Turmbahnhofs Karower Kreuz vorbereitet.

Frage 16:

Sind für den Bau des Turmbahnhofs Eingriffe in private Grundstücke notwendig? Wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort zu 16:

Die DB teilt hierzu mit:

„Zum heutigen Zeitpunkt kann diesbezüglich noch keine verlässliche Aussage getroffen werden; dies ist Gegenstand der Vorplanung.“

Frage 17:

Gibt es Überschneidungen hinsichtlich der geplant zu nutzenden Straßen für den Turmbahnhof und den sogenannten Panketrail? Wenn ja, welche sind dies?

Antwort zu 17:

Wie unter Antwort zu 15 dargelegt, können derzeit noch keine konkreten Aussagen zur straßenseitigen Anbindung des Turmbahnhofs Karower Kreuz getroffen werden. Somit kann auch ein Planungsabgleich, wie z. B. mit den Planungen zur Radschnellverbindung Panke-Trail, erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden.

Frage 18:

Ist der Turmbahnhof Karow Bestandteil des geplanten Verkehrskonzeptes für die aktuell durch den Senat geführten Planungen zur Errichtung von Wohnungen im Ortsteil Karow? Wenn ja, in welchem Umfang und mit welchen verkehrlichen Effekten?

Antwort zu 18:

Zur Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklung der drei Teilgebiete Karow Süd, Am Teichberg und An der Laake wurde Ende Dezember 2022 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für den Karower Süden beauftragt. Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen insbesondere Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds im Untersuchungsgebiet erarbeitet werden. Dabei werden die bestehenden sowie zukünftigen Verkehrsinfrastrukturen, wie der Turmbahnhof Karower Kreuz als Umsteigeknotenpunkt des ÖPNV, berücksichtigt. In diesem Zusammenhang werden neben der Bestandssituation mehrere Szenarien mit jeweils unterschiedlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen und Zeithorizonten analysiert und bewertet. Es wird untersucht, mit welchen Maßnahmen eine sukzessive Entwicklung der Wohnbaupotenziale im Karower Süden unter Berücksichtigung der Realisierungszeiträume der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, darunter auch der Turmbahnhof Karower Kreuz, erfolgen kann. Die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts befindet sich derzeit in der Phase der Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme.

Berlin, den 13.02.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz