

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bahn-Außenring in der Metropolregion Berlin-Brandenburg**

Berlin wächst, die Verflechtung mit dem direkten Umland ebenso. Vor dem Hintergrund der anwachsenden Verkehrsströme muss nach Ansicht der Fragesteller die Infrastruktur weiterentwickelt werden. Der Ausbau des Berliner Außenrings (BAR) zu einer Ringbahn für Regionalverkehr könnte einen weiteren Schub für die Verkehrswende in der Metropolregion Berlin-Brandenburg bringen. Durch den Ringbetrieb würden die verschiedenen nach außen verlaufenden Linien des Berliner Personennahverkehrsnetzes miteinander verbunden. Für den Personenverkehr wird der BAR derzeit jedoch nur abschnittsweise genutzt. Ein äußerer regionaler Ring und die dadurch neu entstehenden Verbindungen hätten positive Auswirkungen auf Pendlerströme und bieten attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 62 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (Plenarprotokoll 19/175) besteht zwischen der vom Land Berlin geplanten Trassenführung der Tangentiale Verbindung Ost (TVO) und der geplanten Trassenführung der Nahverkehrstangente ein Flächenkonflikt, der sich auch auf die Streckenführung des Berliner Außenrings auswirken könnte.

Mit dieser Anfrage sollen alle diesbezüglichen Planungen und Überlegungen der Bundesregierung öffentlich gemacht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bedeutung hat ein Ausbau des Berliner Außenrings (BAR) mit Blick auf die Verkehrswende, die Pendlerströme und tangentialen Passagierströme sowie die Kapazität des Gesamtnetzes in der Metropolregion Berlin/Brandenburg nach Ansicht der Bundesregierung?
2. Welchen konkreten Bedarf kalkuliert die Bundesregierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dem östlichen Außenring, der durch das Berliner Stadtgebiet führt, und auf welcher Grundlage bzw. Annahme wurde diese Kalkulation getroffen?
3. Bietet die vorhandene Infrastruktur des Berliner Außenrings nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend Kapazität für zusätzlichen Schienenpersonennahverkehr, insbesondere auf den östlichen Streckenabschnitten?
4. Welche Zugzahlenprognose ergibt sich nach dem Bundesverkehrswegeplan für 2030 auf dem östlichen Berliner Außenring zwischen Abzweig Schönfließ West und Abzweig Glasower Damm Ost (bitte Belastung ab-

schnittsweise angeben und nach Güterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr differenzieren)?

5. Welche Ist-Zugzahlen ergaben sich 2018/2019 auf dem östlichen Berliner Außenring zwischen Abzweig Schönfließ West und Abzweig Glasower Damm Ost (bitte Belastung abschnittsweise angeben und nach Güterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr differenzieren)?
6. Welche konkreten Maßnahmen und Projekte, z. B. Regionalverkehrshalte oder andere Eisenbahninfrastruktur, plant die DB AG zum Ausbau des Berliner Außenrings (bitte einzeln auflisten)?  
Welchen Planungsstand (inklusive voraussichtlicher Fertigstellungstermin) haben diese Maßnahmen jeweils erreicht?  
Welche Baukosten sind für die Maßnahmen prognostiziert oder veranschlagt, und über welche Haushaltstitel soll die Finanzierung erfolgen?
7. Welche bahntechnischen Anlagen und Bauwerke wie z. B. Rohbau-Bahnhöfe oder stillgelegte Gleise und Haltestellen können kurz- bis mittelfristig ausgebaut beziehungsweise reaktiviert werden, um den Lückenschluss im Schienenpersonenverkehr des Außenrings vorantreiben zu können?
8. Welche sonstigen bahntechnischen Anlagen und Bauwerke sind notwendig, um den Außenring zu schließen und als Ring nutzen zu können?
9. Welche Auswirkungen auf die vorhandenen Zulaufstrecken, insbesondere auf den laut DB Netz AG als „Überlastete Schienenwege“ klassifizierten Strecken, sind bei einem Ausbau des Außenrings für den Personenverkehr zu erwarten?
10. Steht die Bundesregierung bezüglich einer generellen Regionalverkehr-Ringlinie mit den Landesregierungen Berlin und Brandenburg im Austausch?  
Wenn ja, in welcher Form, und mit welchem Ziel?  
Wenn nein, warum nicht, und für wann ist dies geplant?
11. Welche Konsequenzen hat die Realisierung des derzeit geplant Streckenverlaufs der Tangentialen Verbindung Ost (TVO)
  - a) für die Trassenführung der Nahverkehrstangente (NVT),
  - b) auf den Berliner Außenring, wenn die Nahverkehrstangente bei Beibehaltung des derzeitigen Planungsstands der TVO ebenfalls realisiert wird?
12. An welchen Anlagen des BAR müssten bei Realisierung der NVT Veränderungen vorgenommen werden, und in welchen Abschnitten (bitte genaue Kilometrierung angeben) des BAR müsste die Gleislage verändert werden?
13. Gäbe es bei Bau der NVT durch die ggf. notwendige Verlegung des BAR Flächenkonflikte, und wenn ja, an welche Stellen, und wie sind diese aufzulösen?
14. Ist aus Sicht der Bundesregierung davon auszugehen, dass die Gleisführung des Berliner Außenrings (Nutzung für Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr) bei Realisierung des derzeitigen Planungsstands beziehungsweise der derzeit verfolgten Variante der TVO und Bau der NVT (Nutzung für Schienenpersonennahverkehr) geändert bzw. neu

angelegt werden muss, und steht die Bundesregierung diesbezüglich mit dem Land Berlin im Austausch?

15. Wenn ja, welche Vorüberlegungen auch zur Sicherung und Freihaltung der Trasse sind für dieses Vorhaben bereits angestellt worden?
16. Hat die DB Netz AG für eine mögliche Verlegung des Berliner Außenrings ggf. Grobvarianten untersucht und eine überschlägige Kostenermittlung dazu durchgeführt?  
Wenn ja, mit welchen Kosten ist in Abhängigkeit der Variante mindestens zu rechnen?
17. Welchen Einfluss hat die Entwurfsplanung zur Trassenführung der TVO im Bereich Wuhlheide-Spreequerung, die laut Bundesregierung „in die Trasse der NVT rückt“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 62, Plenarprotokoll 19/175), auf die Bauzeiten für die NVT und den Betrieb für den Eisenbahnverkehr auf dem Berliner Außenring?
18. Wird die Bundesregierung auf eine Änderung des derzeit geplanten Verlaufs der TVO beim für die Straßenplanung zuständigen Land Berlin hinwirken,
  - a) um einer erforderlichen Anpassung der Streckenführung des Berliner Außenrings entgegenzuwirken,
  - b) um eine Inanspruchnahme neuer, bisher nicht dafür vorgesehener Flächen für die Trasse der NVT, insbesondere im Bereich Wuhlheide-Spreequerung, und hieraus zusätzlich entstehende Kosten zu vermeiden?
  - c) Falls nicht, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für eine gegebenenfalls erforderliche Änderung des geplanten Verlaufs der NVT und des Berliner Außenrings?
19. Welche Bauvorleistungen sind gegebenenfalls jetzt beziehungsweise im Zusammenhang mit dem Bau der TVO zu berücksichtigen, um eine spätere Verlegung des Berliner Außenrings mit möglichst geringen baulichen Eingriffen und Betriebsunterbrechungen zu ermöglichen, und welche Voruntersuchungen hat die DB AG in Abstimmung mit dem Land Berlin dazu bereits vorgenommen bzw. veranlasst?

Berlin, den 24. November 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

