

0201

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Machbarkeitsstudie zur Streckenverlängerung der Siemensbahn

Anlage: Pläne zur Streckenverlängerung (vertraulich für den Datenraum)

24. Sitzung des Hauptausschusses am 22. November 2017
Sammelvorlage SenUVK - Z F 1 - vom 8. November 2017, rote Nr. 1054

34. Sitzung des Hauptausschusses am 9. Mai 2018
Bericht SenUVK - IV A 35 - vom 5. März 2018, rote Nr. 1221

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018
Bericht SenUVK - IV A 2-4 - vom 7. August 2018, rote Nr. 1221 A

57. Sitzung des Hauptausschusses am 27. September 2019
Bericht SenUVK - IV C 3 - vom 29. Mai 2019, rote Nr. 1221 B

69. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Februar 2020
Bericht SenUVK - IV C 3-Ku - vom 29. November 2019, rote Nr. 1221 C

80. Sitzung des Hauptausschusses am 28. Oktober 2020
Bericht SenUVK - IV C 3-Ku - vom 27. Mai 2020, rote Nr. 1221 D

87. Sitzung des Hauptausschusses am 17. März 2021
Bericht SenUVK - IV C 3-Ku - vom 20. November 2020, rote Nr. 1221 E

93. Sitzung des Hauptausschusses am 11. August 2021
Bericht SenUVK - IV C 3-Ku - vom 19. Mai 2021, rote Nr. 1221 F
Bericht SenUVK - IV C 3 - vom 24. Juni 2021, rote Nr. 1221 G

3. Sitzung des Hauptausschusses am 19.01.2022
Bericht SenUVK - IV C 3-Ku - vom 06.12.2021, rote Nr. 0089

Kapitel 0730 - Verkehr -
Titel 68235 - Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für
Neubauvorhaben -

Ansatz 2021:	18.235.000 €
Ansatz 2022 (Entwurf zum 2. Senatsbeschluss)	20.533.000 €
Ansatz 2023 (Entwurf zum 2. Senatsbeschluss):	35.919.000 €
Ist 2021:	7.375.520,94 €
Verfügungsbeschränkungen:	0 €
Aktuelles Ist (Stand 01.02.2022):	0 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUMVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 16. März 2022 die Machbarkeitsstudie zur Streckenverlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus vorzulegen und zusammenfassend die Ergebnisse darzustellen. “

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

In der Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Siemensbahn wurden für die Linienführung drei Varianten ausgearbeitet. Die Lage des Haltepunkts Gartenfeld bleibt in allen Varianten erhalten und wird lediglich gespiegelt, so dass ein Zugang von beiden Seiten des alten Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal möglich ist. Alle Varianten erhalten je einen zusätzlichen Haltepunkt im Bereich Wasserstadt Oberhavel und Hakenfelde.

Variante 1 (nördliche Variante) verläuft über die Insel Gartenfeld entlang der „Planstraße 1“ und schwenkt anschließend in Richtung Norden zum Haltepunkt Wasserstadt Oberhavel im Bereich der Kreuzung An den Rohrbruchwiesen - Am Havelgarten. Die Spree wird nördlich der Wasserstadtbrücke gequert und der Haltepunkt Hakenfeld ist im Bereich der Kreuzung Hakenfelder Straße - Streitstraße vorgesehen.

Für die Bauweise der Variante 1 werden in der Untersuchung verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt. V1a: Vollständig als Hochbahn. V1b: Vollständig in Tieflage, hergestellt in offener Bauweise und einem Absenktunnel als Havelquerung. V1c: Im Bereich Gartenfeld in Tieflage, hergestellt in offener Bauweise, anschließend oberirdische Havelquerung und nach der Querung wieder in Tieflage in offener Bauweise. V1d: Vollständig in Tieflage, hergestellt mit Bohrtunnel.

Variante 2 kann laut Studie aufgrund vorhandener und geplanter Bebauung nur unterirdisch als Bohrtunnel hergestellt werden. Der Haltepunkt Wasserstadt wäre im Bereich der Rhenaniastraße und Daumstraße vorgesehen und der Haltepunkt Hakenfeld im Bereich des Carossaquartiers an der Streitstraße. Die Lage des Haltepunktes Wasserstadt Oberhavel konnte in V2a noch etwas optimiert und näher an die Daumstraße gezogen werden.

Auch für Variante 3 gilt, dass diese nur als Bohrtunnel hergestellt werden kann. Der Haltepunkt Wasserstadt liegt ebenfalls im Bereich der Rhenaniastraße. Der Haltepunkt Hakenfelde wäre in dieser Variante im Bereich der Kreuzung Streitstraße/ Hohenzollernring vorgesehen.

Grundsätzlich können die Varianten auch kombiniert werden um eine optimale Trassenführung zu erhalten.

Die Varianten wurden hinsichtlich der erforderlichen Bauwerke und Bautechnologie, Umwelt- und Naturschutz, Altlasten, Gewässer, Denkmalschutz und der vorhandenen bzw. geplanten Bebauung untersucht. Alle drei untersuchten Varianten sind grundsätzlich technisch realisierbar, wobei die Varianten mit Bohrtunneln mit hohen Kosten verbunden sind. Die verschiedenen Bautechnologien bringen unterschiedliche Vor- und Nachteile mit sich. Bei einem Bohrtunnel können z.B. Konflikte mit Bebauungen oder Umweltaspekten an der Oberfläche umgangen werden, dafür liegen die Kosten für den Bau einer Trasse mit Tunnelbohrmaschine deutlich höher.

In der Untersuchung werden grundsätzliche Herausforderungen für die Planung und den Bau der S-Bahn-Strecke aufgezeigt, wie z.B. die Havelquerung, Altlasten im Bereich westlich der Insel Gartenfeld und Grundwasserstände etc. Zudem sind technologische Vorschläge, wie z.B. die Möglichkeiten der Havelquerung in der Untersuchung aufgeführt. Bei einer Fortsetzung der Planungen sind hier detailliertere Untersuchungen durchzuführen, um die genauen Möglichkeiten und Risiken auszuarbeiten.

Darüber hinaus sollen grundsätzlich für alle Varianten weitere Verlängerungen in Richtung Westen mit einem Anschluss an die Bötzbahn (Falkenhagener Feld/Hakenfelde) möglich sein. Die weitere Verlängerung war jedoch nicht Teil der Untersuchung.

In Vertretung

Markus Kamrad

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz