

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 09. August 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2012) und **Antwort**

Fahrgastzahlen und Entwicklungskosten der Regionalbahnhöfe Köpenick und Karlshorst

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend zu den Fragen 1, 2, 4, 7 und zur Frage 8 wiedergegeben:

Frage 1: Welche Fahrgastzahlen liegen aktuell für die S-Bahnhöfe Köpenick und Karlshorst vor?

Antwort zu 1: Im Jahr 2011 wurden nach Aussage der DB AG für einen durchschnittlichen Werktag am S-Bahnhof Köpenick ca. 22.000 und am Bahnhof Karlshorst ca. 12.000 S-Bahn-Fahrgäste gezählt.

Frage 2: Bei der Beantwortung der Kleinen Anfrage DS 16/ 10134 wurde die Anzahl der täglichen Fahrgäste (Ein-, Aus- und Umsteiger) am Regionalbahnhof Karlshorst mit 1.350 pro Werktag im Jahr 2002 angegeben. Wie hoch ist die derzeitige Anzahl der Fahrgäste?

Antwort zu 2: Nach Aussage der DB AG stiegen im Jahr 2011 im Durchschnitt täglich ca. 1800 Fahrgäste der Regionalbahn am Regionalbahnhof Karlshorst ein oder aus.

Frage 3: Welchen Einfluss hat nach Einschätzung des Senates die Tatsache, dass die S3 derzeit am Ostkreuz endet, auf die Fahrgastzahlen des Regionalbahnhofes Karlshorst?

Antwort zu 3: Durch die Verkürzung der Linie S3 mit dem Linienendpunkt Ostkreuz haben sich die Ein- und Aussteigerzahlen am Regionalbahnhof Karlshorst erhöht, da z.B. Fahrgäste aus Karlshorst, die bisher die S-Bahn in

Richtung Innenstadt nutzen, nun verstärkt den Regionalverkehr nutzen, um einen Umsteigevorgang einzusparen.

Durch die S-Bahnkrise, in deren Folge oft Fahrpläne ausfielen oder zu kurze Züge eingesetzt wurden, konnte dieser Verlagerungseffekt von der S-Bahn zum Regionalverkehr in Karlshorst aber auch schon vor dem Ende der S3 in Ostkreuz beobachtet werden.

Frage 4: Mit der Kleinen Anfrage DS 16/ 10134 wurden im Jahr 2006 die Baukosten für den Neubau Regionalbahnhof Köpenick mit 3,3 Mio. € beziffert. Im Jahr 2012 wurden mit Beantwortung der Kleinen Anfrage DS 17/10265 die Kosten auf ca. 5 Mio. € geschätzt. Woraus ergibt sich die Kostensteigerung?

Antwort zu 4: Die DB AG erstellt als Bauherr für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick die Planung und ermittelt die daraus resultierenden Kosten. Sie teilt mit, dass eine Kostensteigerung nicht zu verzeichnen ist. Die Errichtung eines Regionalbahnsteigs bedingt neben der neuen Verkehrsanlage der DB Station & Service AG (Bahnsteig, Treppenanlagen, Aufzug etc.) auch die Aufweitung der Gleise der DB Netz AG mit der Folge von breiteren Dämmen und längeren Widerlagern an der Eisenbahnüberführung. Die 3,3 Mio. € beziffern nur die Kosten der DB Station & Service AG für den Regionalbahnsteig, die im Rahmen der Finanzierung der Ausbaustrecke Berlin-Frankfurt/Oder für den Regionalbahnhof Köpenick ausgewiesen wurden.

Nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009 seine Finanzierungszusage für den Regionalbahnhof Köpenick zurückgenommen hatte und die Finanzierung des Regionalbahnhofs aus der Ausbaustrecke herausgenommen wurde, sind neben den Kosten der DB Station & Service AG für den Regionalbahnsteig auch die zusätzlich im Zusammenhang mit dem Bau des Regionalbahnhofs an den Anlagen der DB Netz AG anfallenden Kosten dem Bau des Regionalbahnhofs zuzurechnen. In Summe betragen diese Kosten damit ca. 5 Mio. €

Frage 5: Im Rahmen der Bauarbeiten an der S- und Regionalbahnbrücke in Karlshorst ist der Zugang und ein Teil des stadtauswärts führenden Bahnsteigs saniert bzw. neu errichtet worden. Wie hoch waren die Kosten hierfür?

Antwort zu 5: Das westliche Ende des stadtauswärts führenden, vorhandenen Regionalbahnsteigs musste im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung (EÜ) Treskowallee für die jetzige Nutzung angepasst werden. Die Kosten hierfür belaufen sich nach Aussage der DB AG auf ca. 65 Tsd. € Eine Sanierung fand nicht statt.

Frage 6: Wie hoch werden die Sanierungskosten des Regionalbahnhofes Karlshorst eingeschätzt, insbesondere bei einem behindertengerechten Ausbau beider Bahnsteige? Wären damit auch kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn, S-Bahn und den Regionalbahnsteigen erreichbar?

Antwort zu 6: Der zu DDR-Zeiten aufgrund der Teilung der Stadt notdürftig errichtete Regionalbahnhof Karlshorst entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an einen attraktiven Regionalbahnhof. Eine Sanierung und barrierefreie Gestaltung der vorhandenen Anlagen ist aufgrund des nicht ausreichenden Platzes nicht möglich. Der am Gleis in Richtung Stadtmitte weit östlich von der Treskowallee entfernt liegende Seitenbahnsteig müsste zudem in eine verkehrsgünstige Lage verschoben werden.

Im Rahmen des Projektes der Ausbaustrecke (ABS) wurde in Abstimmung zwischen dem Bund, dem Land Berlin und der DB AG festgestellt, dass gegenüber einem Neubau in Köpenick ein de-facto Neubau der Anlagen in Karlshorst deutlich teurer wäre. Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts wurde aufgrund des erheblich höheren Fahrgastpotenzials daher zugunsten des Bahnhofs Köpenick entschieden.

Frage 7: Welche Kosten würden entstehen, wenn der Regionalbahnhof ohne behindertengerechte Sanierung offengehalten wird und nur die notwendigsten Erhaltungsarbeiten vorgenommen werden? Wie lange erhielten derartige Bahnsteige eine Betriebserlaubnis?

Antwort zu 7: Nach Aussage der DB AG haben die Anlagen ihre Nutzungsdauer erreicht und müssten bei einem Weiterbetrieb erneuert werden. Die Kosten hierfür sind nicht abschätzbar, da keine Planung dafür vorliegt.

Frage 8: Sieht der Senat die Möglichkeit den Regionalbahnhof Karlshorst bis zur Eröffnung des Regionalbahnhofs Köpenick, also über die Eröffnung des Regionalbahnhofes Ostkreuz hinaus, offen zu halten?

Antwort zu 8: Die DB AG hat mitgeteilt, dass sie den Regionalbahnhof Karlshorst aufgrund des baulichen Zustandes schnellstmöglich schließen möchte. Der Senat hat daraufhin auf die DB AG eingewirkt, in den Regionalbahnhof Karlshorst noch solange zu nutzen, bis mit der

Eröffnung des Regionalbahnsteigs in Ostkreuz ein adäquates Angebot geschaffen wird. Eine ebenfalls erwogene darüber hinausgehende Nutzung des Regionalbahnhofs Karlshorst bis zur Eröffnung des Regionalbahnhofs Köpenick ist nach Aussage der DB AG aber nicht möglich.

Frage 9: Wie beurteilt der Senat die Forderungen des Berliner Fahrgastverbandes IGEB vom 15.02.2012, den Regionalbahnhof Karlshorst bis zur Eröffnung der Dresdener Bahn über die Linien RE7 und RB14 an Schönefeld anzubinden?

Antwort zu 9: Da der Bahnhof Karlshorst für eine weitere Nutzung aufwändig umgebaut werden müsste und daher nach Eröffnung des Regionalbahnhofs Ostkreuz aufgegeben wird, sind die IGEB-Forderungen nicht umsetzbar. Außerdem ist der Bahnhof Ostkreuz für Fahrgäste aus Karlshorst mit der S-Bahn in 6 min zu erreichen, dort ist ein komfortables und barrierefreies Umsteigen in den Airport-Express möglich ist.

Berlin, den 17. September 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Sep. 2012)