

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Ellen Haußdörfer und Tom Schreiber (SPD)

vom 15. Oktober 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. November 2015) und **Antwort**

Angemessene Verkehrsanbindung im Südosten Berlins: Der Regionalbahnhof Köpenick

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise 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) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend mit entsprechendem Hinweis auf den Ursprung wiedergegeben.

Frage 1: Welchen Stellenwert misst der Senat dem möglichen Regionalbahnhof Köpenick im Verkehrskonzept für Berlin bei?

Antwort zu 1: Der Senat misst dem geplanten Regionalbahnhof Köpenick einen hohen Stellenwert bei.

Die Netzplanung für den Regionalverkehr hat neben der Anbindung des Berliner Umlands an die Innenstadt aus Sicht des Landes Berlin auch das Ziel der besseren Verknüpfung Berlins – d.h. hier der äußeren Stadt – mit dem Umland. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, jeweils mindestens eines zusätzlichen Halts auf Berliner Stadtgebiet zwischen dem S-Bahn-Ring und der Stadtgrenze in einem Stadtteilzentrum der äußeren Stadt, um sinnvolle Verknüpfungen mit dem Umland auch für die Berliner Wohnbevölkerung sicherzustellen. Köpenick gehört dabei zu einem der dynamischsten Siedlungsgebiete in Berlin.

Der geplante Regionalbahnhof Köpenick dient damit der Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland, wodurch insgesamt mehr Fahrgäste für den Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) gewonnen werden.

Frage 2: Auf welchem Sachstand befindet sich die Planung bzw. das Planfeststellungsverfahren des Regionalbahnhofs Köpenick, auch hinsichtlich der Frist zum 20.09.2015 (siehe Drucksache 17/2200)? (Aufstellung erbeten)

Frage 3: Welche Maßnahmen hat der Senat bisher unternommen, um den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick trotz der zwischenzeitlichen Absage der DB Netz AG im Januar 2013 weiter voranzutreiben? (Aufstellung erbeten)

Frage 4: Zu welchen Ergebnissen führten die Gespräche der DB Netz AG, des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und des Landes Berlin zum Thema Regionalbahnhof Köpenick?

Frage 5: Welchen Sachstand gibt es bezüglich der Finanzierungspläne des Regionalbahnhofs Köpenick? Gibt es veränderte Pläne, andere Finanzierungspartner außer dem Land Berlin einzubeziehen?

Frage 6: Wann fanden die angekündigten weiteren Gespräche des Senats mit der DB AG und dem BMVI (s. Drucksache 17/2200) zur Abstimmung der Realisierung des Bahnhofs Köpenick und der Finanzierung statt und was haben diese ergeben?

Antwort zu 2 bis 6: Die Planung für den Regionalbahnhof Köpenick hatte vor dem von der Deutschen Bahn (DB) verhängten Planungsstopp das Niveau der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erreicht. Das Planfeststellungsverfahren war eingeleitet worden. Die öffentliche Auslegung war erfolgt.

Aufgrund von Bedenken der DB hinsichtlich der Auswirkungen haltender Regionalverkehrszüge auf die Streckenkapazität wurde die Planung gestoppt.

Das Land Berlin hat darauf in verschiedenen Gesprächen auf allen Ebenen die gegen eine Errichtung des Regionalbahnhofs Köpenick vorgebrachten Argumente mit der DB sowie dem Bund diskutiert, um die DB zum Einlenken zu bewegen. Eine Einzelaufstellung der dazu geführten persönlichen Gespräche, Telefonate und Gesprächsrunden ist aufgrund des Umfangs nicht möglich.

In einem dazu am 30.10.2014 geführten Gespräch unter Beteiligung von Bund, DB und Land Berlin wurde von Seiten der DB eine Lösung vorgeschlagen, die im Einklang mit der Errichtung des Regionalbahnhofs Köpenick durch die Errichtung eines dritten Streckengleises zwischen dem Abzweig Stadtforst des Wuhlheides Kreuzes bis zum Güterbahnhof Köpenick eine ausreichende Streckenkapazität sicherstellen soll.

Die grundsätzliche Machbarkeit wurde durch eine Machbarkeitsstudie der DB bescheinigt. Nach ausführlicher Prüfung dieser Lösung und weiteren Detailabstimmungen wurde in einem Gespräch am 01. Oktober 2015 Einigkeit zwischen Land Berlin, Bund und DB erzielt und die Grundsätze der Finanzierung abgestimmt. An der Gesamtlösung des dritten Streckengleises mit Regionalbahnhof Köpenick werden sich Bund, DB und Land Berlin beteiligen.

Es sind weitere Gespräche mit der DB und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur endgültigen Abstimmung der Bedingungen für die Realisierung des Bahnhofs Köpenick und der konkreten Finanzierungsdetails der vorgeschlagenen Lösung vorgesehen, aber noch nicht terminiert.

Die Planung für diesen Abschnitt muss auf Basis der Machbarkeitsstudie für das dritte Streckengleis komplett überarbeitet und beginnend bei der Vorentwurfsplanung erneut erstellt werden. Das Planfeststellungsverfahren wird nach Vorliegen der Genehmigungsplanung neu gestartet.

Frage 7: Gibt es einen belastbaren Zeitplan für den Bau und die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick? Wenn ja, wie sieht dieser aus?

Antwort zu 7: Einen belastbaren Zeitplan für den Bau und die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick gibt es in diesem frühen Planungsstadium noch nicht.

Frage 8: Wie weit sind die Planungen für den Regionalbahnhof Köpenick bezüglich der dort haltenden Regionalbahnlinien bereits fortgeschritten? (Aufstellung erben)

Antwort zu 8: Mit Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick wird die bereits jetzt auf dieser Strecke verkehrende Regionalexpresslinie RE 1 einen zusätzlichen Verkehrshalt am Bahnhof Köpenick erhalten. Diese Option ist im aktuellen Verkehrsvertrag für diese Linie bereits enthalten.

Frage 9: Inwieweit wird die Einrichtung des Regionalbahnhofs den S-Bahnverkehr in Köpenick beeinflussen?

Antwort zu 9: Da die Berliner S-Bahn auf separaten Gleisen weitestgehend unabhängig vom Fern-, Regional- und Güterverkehr verkehrt, wird keine Beeinflussung des S-Bahnverkehrs in Köpenick erwartet. Es sind auch keine daraus folgenden Veränderungen bei den bestellten Leistungen vorgesehen.

Frage 10: Inwieweit wird der Güterverkehr durch die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs beeinflusst werden?

Antwort zu 10: Durch den vorgesehenen Bau eines dritten Streckengleises zwischen dem Abzweig Stadtforst des Wuhlheides Kreuzes bis zum Güterbahnhof Köpenick wird die Streckenkapazität gegenüber dem heutigen Zustand deutlich erhöht, so dass durch die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick keine negativen Einflüsse für den Schienengüterverkehr erwartet werden.

Frage 11: Welche Folgen ergeben sich aus den aktuellen Planungen für den Regionalverkehrshalt in Karlshorst?

Antwort zu 11: Die aktuellen Planungen für den Regionalbahnhof Köpenick haben keine Folgen für den Regionalverkehrshalt in Karlshorst, da aufgrund des Zustandes des Regionalbahnhofs Karlshorst und den diesbezüglichen Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes die DB die Schließung des Regionalbahnhofs Karlshorst nach der Betriebsaufnahme des Regionalbahnsteiges für die Frankfurter Bahn am Bahnhof Ostkreuz voraussichtlich im Dezember 2017 vorgesehen hat.

Frage 12: Gab es oder sind Instandsetzungsmaßnahmen am Regionalbahnsteig Karlshorst geplant?

Antwort zu 12: Die DB AG teilt dazu mit:
„Ja, DB Station & Service führt immer wieder kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen am Regionalbahnsteig Bahnhof Karlshorst durch.“

Frage 13: Hält die Deutsche Bahn an ihrer Grundsatzentscheidung „Schließung Karlshorst mit Öffnung Ostkreuz“ aus ihrem Schreiben vom 20.05.2015 bzw. nach dem Gespräch mit dem BMVI bis heute fest?

Antwort zu 13: Die DB AG führt dazu aus:
„Ja; diese Entscheidung wurde im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Ostkreuz getroffen. Darauf wurde u.a. in der Planrechtsunterlage zum Neubau der Eisenbahnüberführung Treskowallee im Erläuterungstext verwiesen.“

Frage 14: Wird sich der Senat weiterhin für den Erhalt des Regionalbahnsteigs in Karlshorst einsetzen, solange der Regionalbahnhof in Köpenick nicht fertiggestellt ist? Wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Antwort zu 14: Gemäß des Abgeordnetenhausbeschlusses vom 06. März 2014 wird sich der Senat gegenüber der DB weiterhin dafür einzusetzen, dass die langfristig geplante Aufgabe des Regionalbahnhofs Karlshorst bis zur vollständigen Inbetriebnahme des Regionalbahnsteigs am Bahnhof Köpenick aufgeschoben wird, und dazu weitere Gespräche mit der DB führen, unter welchen technischen und finanziellen Maßgaben bis zum o.g. Zeitpunkt ein entsprechender Regionalverkehrshalt am Bahnhof Karlshorst bestellt werden könnte.

Berlin, den 16. November 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2015)