

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Harald Wolf, Stefanie Fuchs, Hendrikje Klein, Kristian Ronneburg und Carsten Schatz (LINKE)

vom 03. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2018)

zum Thema:

Anbindung des Südostens an die Innenstadt durch die S3

und **Antwort** vom 18. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Jan. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Wolf (Linke),
Frau Abgeordnete Stefanie Fuchs (Linke),
Frau Abgeordnete Hendrikje Klein (Linke),
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Linke) und
Herrn Abgeordneten Carsten Schatz (Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 13045
vom 3. Januar 2018
über Anbindung des Südostens an die Innenstadt durch die S3

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

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

Frage 1:

Warum fährt nur noch jeder zweite Zug der S3 über den Ostbahnhof hinaus auf die Stadtbahn?

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat den gleichzeitigen Wegfall des Regionalbahnhalts Karlshorst sowie jeder zweiten Durchbindung der S3 auf die Stadtbahn und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV?

Antwort zu 1 und 2:

Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 konnte mit der Wiederinbetriebnahme der seit dem Jahr 2009 baubedingt gesperrten Südkurve am Ostkreuz die Linie S9 wieder auf ihrem ursprünglichen Linienweg vom Flughafen Berlin-Schönefeld über die Berliner Stadtbahn nach Spandau geführt werden. Gleichzeitig ist es aufgrund der begrenzten Fahrzeugverfügbarkeit notwendig, jeden zweiten Zug der Linie S3 (Tageszuggruppe) am Ostbahnhof enden zu lassen.

Im Abschnitt Ostbahnhof – Spandau verkehrt die Linie S3 demnach im 20-Minuten-Takt, der sich mit der ebenfalls im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie S9 zu einem annähernden 10-Minuten-Takt überlagert. Es befinden sich somit im Tagesverkehr weiterhin sechs Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) auf der Stadtbahn, das dortige Angebot wurde nicht reduziert. In Warschauer Straße und Ostbahnhof bestehen zwischen den im Ostbahnhof beginnenden bzw. endenden Zügen der S3 und der Linie S9 zur Fahrt aus/in Richtung Spandau kurze Übergangszeiten von wenigen Minuten am gleichen Bahnsteig, sodass zwischen Karlshorst und der Stadtbahn weiterhin Verbindungen im 10-Minuten-Takt bestehen. Die Einschränkungen durch den bei jeder zweiten Fahrt auftretenden bahnsteiggleichen Umstieg zwischen S3 und S9 werden als akzeptabel beurteilt.

Die von Karlshorst zuvor mit dem Bahn-Regionalverkehr erreichbaren Ziele sind von Karlshorst aus nunmehr entweder direkt mit der S-Bahn oder mit einmaligem Umsteigen erreichbar.

Abgesehen von den baulichen Voraussetzungen, die einen Weiterbetrieb des Regionalbahnhofs Karlshorst nicht ermöglicht haben, hätte ein Weiterbetrieb nicht nur zu Vorteilen für die Fahrgäste geführt. Eine Fahrplanbetrachtung durch die DB Netz AG hat zum Ergebnis gehabt, dass ein zusätzlicher Halt in Karlshorst nach der Inbetriebnahme des Regionalbahnsteiges am Bahnhof Ostkreuz auf der Stadtbahnebene zu Trassenkonflikten und zur Unterschreitung der erforderlichen Pufferzeiten führen würde. Ein anderer Halt auf der Stadtbahn hätte somit entfallen oder die Haltezeit reduziert werden müssen.

Der neue Regionalverkehrshalt der Linien RE7 und RB14 am Bahnhof Berlin Ostkreuz führt zu Vorteilen für einen deutlich überwiegenden Teil der Fahrgäste der betroffenen Linien. Es ergeben sich deutlich verbesserte Anschlussbeziehungen in fast allen denkbaren Relationen und entsprechend wesentliche verkehrliche Vorteile gegenüber dem Status quo. Eine Doppelbedienung der Stationen Ostkreuz und Karlshorst würde zu einer Reisezeitverlängerung im Regionalverkehr führen und demgegenüber nur für einen geringen Fahrgastanteil nachhaltige Verbesserungen bewirken.

Frage 3:

Wie viele Züge der S-Bahn verkehren nach aktuellem Fahrplan über die Stadtbahn?

Antwort zu 3:

Die Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Charlottenburg wird im Tagesverkehr von sechs Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) bedient. Es erfolgen somit 18 Fahrten je Stunde und Richtung.

Frage 4:

Über welche Kapazität für eine Angebotsausweitung verfügt die Stadtbahn?

Antwort zu 4:

Die DB teilt hierzu mit:

„Auf der Stadtbahn westlich von Ostbahnhof (bis Westkreuz) lassen sich unter Beibehaltung der aktuellen Haltezeiten 8 Trassen pro Richtung in 20 Minuten (=1 Zug pro Richtung alle 2,5 Minuten) konfliktfrei konstruieren.“

Wir empfehlen aus Qualitätsgründen eine Belegung aller 8 Trassen pro Richtung in 20 Minuten nur in der HVZ. Außerhalb der HVZ empfehlen wir die Freihaltung einer Trasse pro Richtung in 20 Minuten als Erholungstrasse (= 7 Trassen pro Richtung in 20 Minuten).“

Frage 5:

Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Aufnahmefähigkeit für weitere S-Bahn-Züge auf der Stadtbahn zu erhöhen?

Frage 6:

Ist die Umsetzung solcher Maßnahmen durch S-Bahn oder den Senat geplant?

Antwort zu 5 und 6:

Die DB teilt hierzu mit:

„Grundsätzlich verfügt die Stadtbahn nach Abschluss der Baumaßnahmen im Bereich Ostkreuz – Ostbahnhof (Herstellung Viergleisigkeit) über ausreichende Trassenkapazitäten. [...]“

Die Umsetzung einer Angebotsausweitung auf der Stadtbahn – nach Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen – scheitert nicht aufgrund fehlender infrastrukturseitiger Voraussetzungen. Eine Führung einer weiteren Zuggruppe als siebte Zuggruppe auf die Stadtbahn ist im Rahmen der begrenzten Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn jedoch kurz- und mittelfristig nur zu Lasten anderer bestehender Verkehrsangebote im S-Bahn-Netz möglich, was somit an anderer Stelle zu verkehrlichen bzw. kapazitativen Nachteilen führen würde und daher nicht vorgesehen ist.

Frage 7:

Wie viele zusätzliche S-Bahn-Wagen wären für die Durchbindung einer weiteren Zuggruppe auf die Stadtbahn erforderlich?

Antwort zu 7:

Die Zahl der zusätzlich benötigten S-Bahn-Viertelzüge (Doppeltriebwagen) für die Führung einer weiteren Zuggruppe über die Stadtbahn hängt vom konkreten Start- und Endpunkt der jeweiligen Zuggruppe sowie der Zugstärke (Anzahl der Viertelzüge pro Zug) ab.

Beispielsweise würden für eine Verlängerung der mit der maximalen Zugstärke (vier Viertelzüge) verkehrenden Tageszuggruppe der Linie S3 von Ostbahnhof nach Charlottenburg zwölf zusätzliche Viertelzüge (plus anteilige Werkstattreserve) benötigt werden.

Frage 8:

Welche Maßnahmen plant der Senat zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Berliner Südostens an die Innenstadt?

Antwort zu 8:

Für den S-Bahn-Verkehr sind auf dem Ostabschnitt der Linie S3, zusätzlich zum 10-Minuten-Takt, in den Hauptverkehrszeiten Verstärkerfahrten im 20-Minuten-Takt in der Relation Friedrichshagen – Ostbahnhof geplant, so dass sich während der

Hauptverkehrszeiten in diesem Abschnitt ein 5/5/10-Minuten-Takt ergäbe. Die Führung zusätzlicher S-Bahn-Fahrten auf die Stadtbahn ist ebenfalls Bestandteil aktueller Planungen des Landes Berlin. Die Planungen sollen im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 festgeschrieben werden. Diese Mehrleistungen können aber erst mit dem Zulauf neuer S-Bahn-Fahrzeuge voraussichtlich ab Mitte der 2020er-Jahre bestellt und erbracht werden.

Die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick (siehe Antwort zu Frage 13) stellt eine weitere Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt dar. Auch die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle am S-Bahnhof Karlshorst wird Verbesserungen mit sich bringen. Durch die Verlegung der Haltestellen in den Seitenbereich der Treskowallee unterhalb der Eisenbahnüberführung werden die Umsteigewege zwischen Straßen- und S-Bahn im Vergleich zur heutigen Situation deutlich verkürzt.

Frage 9:

Was sind die Gründe für die Verzögerungen bei der S3 vor der Einfahrt in den Bahnhof Ostkreuz?

Antwort zu 9:

Die DB teilt hierzu mit:

„Auf Grund der Trassierung über dem Kreuz[ungs]bauwerk der S3 von Rummelsburg zum Bahnsteig Ostkreuz besteht nur eine begrenzte zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h. Zusätzlich ergeben sich je nach aktueller Betriebslage ggf. auftretenden Verspätungen der aus Lichtenberg kommenden und der S3 planmäßig vorausfahrenden Züge der S7 zusätzliche Verzögerungen. Eine operative Reihenfolgeänderung ist auf Grund der ab Wannsee vorhandenen eingleisigen Strecke für die S7 eher ungünstig und wird damit nur im Ausnahmefall umgesetzt.“

Zwischenzeitlich gab und gibt es auch immer wieder Probleme mit der Signalisierungstechnik in diesem Abschnitt, an deren Beseitigung gearbeitet wird.

Frage 10:

Wie ist der Zeitplan für die Nutzbarmachung aller vier S-Bahn-Gleise zwischen Ostkreuz und Ostbahnhof?

Antwort zu 10:

Die DB teilt hierzu mit:

„Im November 2018 ist es vorgesehen, die Viergleisigkeit in Betrieb zu nehmen.“

Frage 11:

Mit welchen Maßnahmen sollen bis zur Nutzbarmachung der vier Gleise zwischen Ostkreuz und Ostbahnhof die Verzögerungen reduziert werden?

Antwort zu 11:

Die DB teilt hierzu mit:

„Vor der Inbetriebnahme der Viergleisigkeit sind keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen möglich, die eine beschleunigte Einfahrt der S3 im Bahnhof Ostkreuz ermöglichen. Die betriebsführenden Bereiche beobachten kontinuierlich den Betriebsablauf und steuern diese bei Abweichungen durch Störeinflüsse mit dem Ziel einer möglichst schnellen Stabilisierung zum Erreichen der Planmäßigkeit. Die Betriebszentrale S-Bahn Berlin der

DB Netz AG und die Leitstelle des EVU [Eisenbahnverkehrsunternehmen] S-Bahn Berlin GmbH haben zur Steuerung von Abweichungen Dispositionskonzepte erarbeitet und vereinbart, die je nach Betriebslage ggf. angepasst zur Anwendung kommen. Das betrifft auch den hier angefragten Streckenabschnitt Ostkreuz - Ostbahnhof.“

Frage 12:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die bei der Verkürzung der S75 angekündigte Umsteigemöglichkeit auf dem gleichen Bahnsteig von der S75 in die S3 wieder zu gewährleisten und bis wann ist mit deren Realisierung zu rechnen?

Antwort zu 12:

Bereits im Status quo ist in stadteinwärtiger bzw. in stadtauswärtiger Richtung ein Umstieg zwischen der Linie S75 und der Linie S3 am gleichen Bahnsteig im Bahnhof Ostkreuz möglich. Die Ausnahme bilden die Fahrten der Linie S75 die in der Nebenverkehrszeit bereits in Lichtenberg enden. Fahrplanseitig besteht jedoch die kürzeste Übergangszeit zwischen der Linie S5 und der Linie S75 – hier ist ein Umstieg am gleichen Bahnsteig an den derzeit gemeinsam bedienten Stationen Friedrichsfelde Ost, Lichtenberg, Nöldnerplatz und Ostkreuz möglich.

Mit Inbetriebnahme der Viergleisigkeit zwischen Ostkreuz und Ostbahnhof sollen im Tagesverkehr alle Fahrten der S75 nach Ostbahnhof durchgebunden werden. Temporäre Einschränkungen können sich jedoch durch in Planung befindliche Baumaßnahmen (z.B. Sanierung Gleishallen Ostbahnhof) ergeben.

Frage 13:

Wann rechnet der Senat mit der Eröffnung des Regionalbahnhofs Köpenick und was unternimmt er aktuell in der zuständigen Senatsverwaltung sowie gegenüber der DB AG und der Planungsbehörde, um das Verfahren zu beschleunigen?

Antwort zu 13:

Die Inbetriebnahme des Regionalbahnhalts Köpenick ist gegenwärtig für das Jahr 2027 terminiert. Prozesse des Planverfahrens sind vorgegeben und die komplexen Bauabläufe ermöglichen keine Beschleunigung. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten sind die Beteiligten bestrebt, das Verfahren sachgerecht schnellstmöglich abzuschließen, um die Terminkette für das gesamte Vorhaben und den Inbetriebnahmetermin für den Regionalbahnhalt zu halten.

Berlin, den 18. Januar 2018

In Vertretung

Jens – Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz