

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tom Schreiber (SPD)**

vom 04. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juni 2020)

zum Thema:

Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Köpenick und Erkner

und **Antwort** vom 19. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tom Schreiber (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23674
vom 04.06.2020
über Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Köpenick und Erkner

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche 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 Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Personen- und Güterzüge fahren täglich auf der Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Köpenick und Erkner in beide Richtungen? (Aufstellung nach Art [S-Bahn, Regionalbahn, Güterverkehr, Sonstige] sowie nach Wochentagen und Wochenende erbeten.)

Antwort zu 1:

Hierzu teilt die DB AG mit:

„Beiliegend aufgeführt sind die Zugzahlen auf dem Streckenabschnitt Köpenick-Erkner für die S-Bahn und den Fernbahnbereich als repräsentativer Durchschnittswert 1. Quartal 2020. Da dieser Bereich durch Baumaßnahmen geprägt (siehe Antwort unter Punkt 4) und damit auch von Umleitungen oder Totalsperrungen betroffen ist, können die Zugzahlen schwanken. Die Daten Schienenpersonenverkehr (SPV) beinhalten Regionalverkehr und Fernverkehr.“

Ø Tag	S-Bahn	SPV	SGV	Sonstige	Summe Fernbahn
Mo	290	89	39	5	133
Di	290	85	57	6	147
Mi	290	87	51	6	143
Do	290	85	56	4	144
Fr	290	85	59	8	152
Sa	240	86	52	5	142
So	240	82	47	3	132
Summe	1930	597	359	35	990

Frage 2:

Welche Maßnahmen werden oder wurden getroffen, um den Lärmschutz auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Köpenick und Erkner zu gewährleisten und zu verbessern? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 2:

Hierzu teilt die DB AG mit:

„Im Projektabschnitt 17 – Köpenick (a) – Erkner (a) wurden in den Jahren 2017 – 2018 insgesamt 3,9 km Schallschutzwände (teilweise auch parallel verlaufende Außen- und Mittelwände mit Höhen von 3 – 5 m) eingebaut.

Im Projektabschnitt 16 – Umbau Bahnhof Köpenick – sollen vorbehaltlich des Planfeststellungsbeschlusses voraussichtlich Schallschutzwände mit einer Länge von ca. 4 km (teilweise auch parallel verlaufende Außen- und Mittelwände mit Höhen von 3 - 5 m) errichtet werden. Eine Aufstellung für die kommenden Jahre ist derzeit noch nicht möglich aufgrund offener Planrechtsverfahren.“

Frage 3:

Wann und mit welchem Ergebnis wurden Möglichkeiten geprüft, die Frequenz des Güterverkehrs auf genannter Strecke zu reduzieren bzw. effizienter zu gestalten? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 3:

Eine Effizienzsteigerung im Güterverkehr findet durch die Verlängerung von Güterzügen statt, wodurch die Absolutzahl der Zugfahrten bei gleicher Leistung reduziert werden kann. Durch das 740 m-Programm des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sollen die Überholgleise in deutschlandweit 72 Bahnhöfen auf eine Nutzlänge von 740 Metern gebracht werden. Für die Strecke nach Frankfurt/Oder sind die Bahnhöfe Fangschleuse und Berkenbrück enthalten.

Hierzu teilt die DB AG ergänzend mit:

„Der Abschnitt Köpenick-Erkner befindet sich gemäß EU Verordnung EU 913/2010 & EU 1316/2013 auf dem seit 2015 eingerichteten europäischen Schienengüterverkehrskorridor Nr. 8 RFC North Sea-Baltic. Damit ist der Auftrag verbunden, attraktive Angebote für den wachsenden internationalen Schienengüterverkehr zu unterbreiten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prognostiziert 36 % Wachstum für den internationalen Schienengüterverkehr (SGV) bis 2030, was sich auch in der Bundesprognose 2030 für das deutsche Streckennetz widerspiegelt. Die DB Netz AG

ist mit dem polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen PKP PLK S.A. im ständigen Austausch, um die Kapazitäten auf diesem Schienengüterverkehrskorridor anforderungsgerecht zu erhöhen. Nicht zuletzt wird auch das EU-geförderte Programm zum Aufbau des europäischen Zugsicherungssystems ETCS dazu beitragen. Gemäß der Strategie „Mehr Verkehr auf die Schiene“ werden höhere Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auch auf diesem Korridor bereitgestellt werden und somit ein wichtiger Beitrag für den Umweltschutz geleistet. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Frequenz des Schienengüterverkehrs auf diesem Abschnitt reduziert wird.“

Frage 4:

Welche Erkenntnisse hat der Senat im Hinblick auf die Entwicklung der Streckennutzung insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung des Regionalbahnhofes Köpenick in den kommenden fünf Jahren?

Antwort zu 4:

Im Regionalverkehr soll es mit Aufnahme des Netzes Elbe-Spree ab 2022 beim Regionalexpress 1 (RE1) zusätzlich zu den zwei Zuggruppen, die aktuell auch schon fahren, eine weitere Zuggruppe in der Hauptverkehrszeit geben. Damit ergibt sich ein ungefähre 20-Minuten-Takt zwischen Berlin, Erkner und Frankfurt/Oder.

Der Umbau des Bahnhofs Köpenick erfolgt im Rahmen des Streckenausbauvorhabens Berlin – Frankfurt/Oder mit der Errichtung eines zusätzlichen Regionalbahnsteigs im Zeitraum 2022 – 2026. Der Umbau wird dabei in mehreren Baustufen erfolgen. Derzeit erfolgen die Abstimmungen zur baubetrieblichen Einordnung der Baumaßnahmen und damit einhergehenden temporären Einschränkungen für den Schienenverkehr. Sobald abschließende Ergebnisse vorliegen, kann darüber informiert werden.

Die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofes Köpenick ist laut aktueller Zeitplanung voraussichtlich für Ende 2026 vorgesehen. Alle Züge des RE1 sollen dann am Bahnhof Köpenick halten.

Frage 5:

Welche Regelungen bestehen im Hinblick auf die Geschwindigkeit von S-Bahnen, Regionalbahnen und des Güterverkehrs zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten auf genannter Strecke sowie auf die Durchfahrt durch den Bahnhof Köpenick bzw. den Güterbahnhof Köpenick? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten sind die zulässigen Geschwindigkeiten für jede Strecke der DB Netz AG enthalten. Es erfolgt keine Unterscheidung von S-Bahnen, Regionalbahnen und der Züge des Güterverkehrs zu bestimmten Tages – und Nachtzeiten.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit beträgt für die

- S-Bahnstrecke Berlin Ostbahn – Erkner = 100 km/h
- F-Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt/Oder = 120 km/h.

Diese Geschwindigkeiten beziehen sich auf die durchgehenden Hauptgleise der genannten Strecken.

Bei Zugfahrten in andere Hauptgleise (Kreuzungs- und Überholgleise) auf der Fernbahnstrecke werden auf Grund des Befahrens der Weichen im abzweigenden Strang geringere Geschwindigkeiten (40 bzw. 60 km/h) gefahren.

Die Rangiergeschwindigkeit bei Rangierfahrten im Güterbahnhof Köpenick beträgt max. 25 km/h.“

Frage 6:

Wie alt ist der Gleiskörper auf genannter Strecke und wann ist mit einem Austausch bzw. einer Modernisierung des Gleiskörpers in diesem Bereich zu rechnen?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Streckengleise im Bereich Köpenick der Fernbahnstrecke Berlin – Frankfurt/Oder sind ca. 20 – 25 Jahre alt. Im Zuge der Ausbaumaßnahme der Fernbahnstrecke Berlin – Frankfurt/Oder, Planungsabschnitt 16, wird der komplette Bahnhof Köpenick umgebaut. Die Baumaßnahme wird im Zeitraum von 2022 – 2026 vorgenommen. Der Abschnitt Köpenick (ausschließlich) – Erkner wurde bis 2018 erneuert.“

Frage 7:

Welche Pläne bestehen derzeit, die Schallschutzwand im Bereich Hirschgarten zu erweitern bzw. zu verlängern?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt die DB AG mit:

„Die Schallschutzwand südlich des Haltepunkts Hirschgarten wird von Friedrichshagen über den Bahnhof Köpenick fortgeführt. Ausnahme bildet der nicht bebaute Bereich am alten Güterbahnhof Köpenick. Hier besteht eine Lücke von ca. 700 m.“

Frage 8:

Welche weiteren Zugfrequenzen sind bei der S-Bahn, dem Regionalverkehr sowie beim Güterverkehr in den kommenden fünf Jahren zu erwarten? (Aufstellung nach Jahren unter Nennung von prozentualer Abnahme/Zunahme sowie in absoluten Zahlen erbeten.)

Antwort zu 8:

Beim S-Bahn-Verkehr gibt es bereits seit Dezember 2019 zusätzlich zur Stamm- und zur Verstärkerzuggruppe nach Erkner bzw. Friedrichshagen eine zusätzliche Express-Zuggruppe, die in der Hauptverkehrszeit (HVZ) fährt. Damit fahren drei Züge pro Richtung innerhalb von 20 Minuten, womit das geplante Angebot auf der S3 für die nächsten fünf Jahre erreicht ist.

Die zeitliche Entwicklung ist in folgender Tabelle dargestellt:

	S-Bahn (Züge/Stunde HVZ)	Regionalverkehr (Züge/Stunde HVZ)
2020	18 (+0 %)	4 (+0 %)
2021	18 (+0 %)	4 (+0 %)
2022	18 (+0 %)	6 (+50 %)
2023	18 (+0 %)	6 (+0 %)
2024	18 (+0 %)	6 (+0 %)
2025	18 (+0 %)	6 (+0 %)

Hierzu teilt die DB AG ergänzend mit:

„Die in der beiliegenden Tabelle aufgeführten Daten beziehen sich auf die Quelle Zugzahlen: Zielnetz BVWP 2030. Durch den BVWP werden keine Daten in Jahresscheiben zur Verfügung gestellt.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde entsprechend den derzeit bekannten Prämissen der -Ausschreibung Netz Elbe-Spree des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) ergänzt. Veränderungen im Rahmen der konkreten Bestellung der Verkehrsleistungen können nicht ausgeschlossen werden.

Im S-Bahn Verkehr sind derzeit keine Veränderungen bekannt.

Im SPFV können sich Veränderungen im Rahmen der Diskussion und Umsetzung zum Deutschlandtakt ergeben, welche derzeit noch nicht quantifiziert werden können.

Die Güterverkehrszahlen beinhalten entsprechend der Bundesprognose 2030 die Komponenten prognostizierte Güterzüge und sonstige Zugfahrten wie z.B. Lokleerfahrten. Mit der aktuell geplanten Ansiedlung eines neuen Tesla-Werks in Fangschleuse ist mit zusätzlichen Verkehren von und zum Werk zu rechnen, welche nicht in der Prognose 2030 und damit nicht in dieser Unterlage enthalten sind.“

Zuggattung	Anzahl Züge Richtung 1/Tag	Anzahl Züge Richtung 2/Tag
SPFV	10	10
SPNV	46	46
SGV	40	42

Berlin, den 19.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz