

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Herbert Behrens, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/12942 –**

Haltung der Bundesregierung zum Bau des Regionalbahnhofs Berlin-Köpenick

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund hat im Jahr 2010 eine Finanzierungszusage für den Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick zu einem Regionalbahnhof zurückgezogen. Dieser sollte den ab 2016 wegfallenden Halt in Berlin-Karlshorst ersetzen. Das bereits begonnene Planfeststellungsverfahren wurde daraufhin abgebrochen. Der Senat von Berlin hat im Jahr 2011 seinerseits eine Finanzierungszusage für den Bau des Bahnhofs gegeben, die 2012 bestätigt wurde. Mit dem Bau sollte 2017 begonnen werden.

Laut einem Bericht der „Berliner Morgenpost“ vom 1. März 2012 hat die Deutsche Bahn AG ihre Bereitschaft zum Ausbau des Bahnhofs in Köpenick jedoch aufgegeben. Als Begründung gibt der zuständige Bereichsleiter der DB Netz AG, Kämmerer, an, dass ein Halt von Regionalzügen in Köpenick den Güterverkehr sowie den Betrieb von Regionalexpresszügen auf der Trasse verlangsamen würde. Die Strecke sei Teil des europäischen Güterverkehrskorridors 8 „Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warschau–Terepol/Kaunas“. Der Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick sei immer nur eine „Option“ gewesen. Dem widerspricht der Bezirk. Man habe verbindliche Gespräche geführt.

Sollte der Halt in Berlin-Karlshorst 2016 ersatzlos entfallen, wäre der Berliner Südosten auf einer Strecke von fast 20 Kilometern vom Regionalverkehr abgekoppelt. Innerhalb des S-Bahnringes halten die Regionalzüge ab 2016 auf einer Strecke von acht Kilometern hingegen insgesamt fünfmal.

Der Senat von Berlin, der Bezirk Treptow-Köpenick sowie Fahrgastverbände haben scharfe Kritik an der Position der DB Netz AG geäußert.

1. Unterstützt die Bundesregierung den Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick zu einem Regionalbahnhof, und wenn nein, warum nicht?

Beim Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick zu einem Regionalbahnhof handelt es sich um ein reines Nahverkehrsvorhaben. Für die Maßnahmen, die vor-

rangig dem Schienenpersonennahverkehr dienen, stellt der Bund den Ländern gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes entsprechende Mittel bereit. Danach treffen die Länder als Vorhabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und die DB Netz AG die Entscheidungen zur Realisierung dieser Maßnahmen eigenständig.

2. Wurde der Senat von Berlin nach Kenntnis der Bundesregierung über die ablehnende Position der DB Netz AG in Kenntnis gesetzt, und wenn ja, wann?

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin wurde mit Schreiben der DB Netz AG vom 28. Januar 2013 über die ablehnende Position zum Regionalbahnhof in Berlin-Köpenick in Kenntnis gesetzt.

3. Wie begründet die Bundesregierung die eigene Abkehr von einem Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick trotz Finanzierungszusage des Senats von Berlin?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Welche Zeitverzögerung haben nach Kenntnis der Bundesregierung Güter- und Regionalexpresszüge durch einen möglichen Halt der Regionalbahn in Berlin-Köpenick zu erwarten?

Nach Angaben der DB Netz AG würde sich bei einem Verkehrshalt der Regionalexpresslinie (RE) 1 in Berlin-Köpenick eine Verzögerung von ca. 3 Minuten ergeben.

5. Welche Zugfrequenz erwartet die Bundesregierung im Jahr 2020 für diese Strecke im Güter- bzw. Regionalverkehr?

Zur Anzahl der verkehrenden Güterzüge im Jahr 2020 auf dieser Strecke liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Zum Regionalverkehr wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Sollen auf der Strecke perspektivisch auch ICE-Züge verkehren?

Nach Aussagen der DB Fernverkehr AG gibt es derzeit kein Konzept für einen perspektivischen Einsatz von ICE-Triebzügen auf der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder).

7. Kann aus Sicht der Bundesregierung die Zeitverzögerung von Güter- und Regionalexpresszügen als ausreichender Grund für den Nichtausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick angesehen werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Kennt die Bundesregierung die Situation auf der parallel fahrenden S-Bahnlinie 3 hinsichtlich der Auslastung und der Frequenz, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?
9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nutzung des Regionalbahnhofs Karlshorst in den vergangenen Jahren entwickelt?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

10. Sieht die Bundesregierung einen zusätzlichen Halt der Regionalbahnen auf der Strecke zwischen Ostkreuz und Erkner als notwendig an, und wenn nein, warum nicht?
11. Wird sich die Bundesregierung bei der DB Netz AG für einen Ausbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick in Finanzierungsverantwortung des Landes Berlin einsetzen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

