

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 26. Februar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2015) und **Antwort**

Umbau Ostkreuz- Baufortschritt und Benutzerfreundlichkeit

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

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 DB AG um eine Stellungnahme gebeten. Die DB AG sah sich jedoch in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht in der Lage zu antworten.

Frage 1: Welche aktuellen Bauverzögerungen gibt es? Welche gefährden eine pünktliche Fertigstellung des S- und Regionalbahnhofes Ostkreuz? Wann ist mit der Fertigstellung des S-Bahnhofes, wann mit der des Regionalbahnhofes zu rechnen?

Antwort zu 1.: Dem Senat sind keine aktuellen Bauverzögerungen bekannt. Er rechnet weiterhin mit folgenden bereits bekannten Fertigstellungsterminen:

Der Regionalbahnsteig auf dem Ring "Ro" wird Ende 2015 in Betrieb gehen.

Im August 2016 wird der neue Bahnsteig "E" für S-Bahn-Züge in Richtung Lichtenberg in Betrieb genommen. Die neue "Südkurve" für die S-Bahnlinie 9 nach Schönefeld soll im Juli 2017 fertiggestellt sein. Bis Ende 2017 dauern die Arbeiten zur Verbreiterung des Bahnviaduktes zwischen Ostkreuz und Rummelsburg, für die kreuzungsfreie Ausfädelung der S-Bahnlinien nach Lichtenberg bzw. nach Erkner, die Fertigstellung der S-Bahnsteige "D" und "E" und der viergleisige Wiederaufbau der S-Bahn-Strecke von Ostkreuz über Warschauer Straße zum Ostbahnhof an. Der Regionalbahnsteig Ostkreuz der Frankfurter Bahn ("Ru") wird im Dezember 2017 in Betrieb genommen, genauso wie die Seitenbahnsteige der Ostbahn ("Rn1" und "Rn2") für Regional-Züge, die bislang in Lichtenberg enden.

Frage 2: Wird der geplante Kostenrahmen eingehalten? Wenn nein, wie hoch sind die Mehrkosten und wodurch sind diese entstanden?

Antwort zu 2.: Dem Senat sind keine aktuellen Kostensteigerungen bekannt.

Frage 3: Wie bewertet der Senat den Verzicht der Deutschen Bahn auf Rolltreppen zwischen den Regionalbahnsteigen? Ist ein späterer Einbau ohne Einschränkungen im Betrieb überhaupt möglich? Ist ein Verzicht unter diesem Gesichtspunkt sinnvoll?

Frage 4: Wie beurteilt der Senat, dass nach Presseberichten am stark frequentierten Regionalbahnsteig für die Stadtbahn/Ostbahn auf ein Dach verzichtet werden soll? Mit wie vielen Fahrgästen rechnet der Senat auf diesem Regionalbahnsteig? Sind dem Senat die Änderungen der Bauplanungen bereits angezeigt worden?

Antwort zu 3. und 4.: Den Verzicht auf Fahrtreppen und auf die Überdachung eines Teilabschnitts des Regionalbahnsteigs der Frankfurter Bahn bewertet der Senat – wie bereits in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage (Drucksache 17/14 532) vom 10. September 2014 mitgeteilt – aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Bahnhof Berlin Ostkreuz als nicht sinnvoll.

Seitens der DB AG wird dafür ein Planänderungsverfahren angestrebt. Der Senat wird als Träger öffentlicher Belange in dem von der DB angestrebten Planänderungsverfahren beteiligt und darauf hinwirken, dass die Belange der umsteigenden Fahrgäste weiterhin in ausreichendem Maße berücksichtigt werden.

Aktuelle Verkehrsprognosen der DB AG für einzelne Bahnsteige sind dem Senat nicht bekannt.

Die beabsichtigten Änderungen der Bauplanungen wurden dem Senat – erst auf Nachfrage – von der DB AG angezeigt.

Frage 5: Wann sind die Durchbindung der S3 nach Spandau und die Rückkehr zum 5-Minuten-Takt im Berufsverkehr wieder möglich?

Antwort zu 5.: Nach derzeitigem Planungsstand kann die Linie S3 nach Fertigstellung der baulichen Voraussetzungen voraussichtlich im Juli 2017 wieder über Ostkreuz hinaus verlängert und alle 20 Minuten eine Zuggruppe der Linie S3 von Erkner bis nach Spandau durchgebunden werden. Die zweite Zuggruppe der Linie S3 endet dann in Ostbahnhof.

Ein 5-Minuten-Takt mit vier Zuggruppen bestand auf der Linie S3 hingegen auch vor der baubedingten Zurückziehung nach Ostkreuz nicht. Auf dieser Linie gab es einen 10-Minuten-Takt, der in der Hauptverkehrszeit durch einzelne Verstärkerfahrten (vier Fahrten pro Tag am Morgen stadteinwärts sowie eine Fahrt pro Tag am Nachmittag stadtauswärts) verdichtet worden ist, sodass kurzzeitig ein 5/5/10-Minuten-Takt bestand. Diese zusätzlichen Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeit können nach Abschluss der baulichen Maßnahmen am Ostkreuz aufgrund der nicht ausreichenden Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn nicht realisiert werden. Verstärkerleistungen auf der Linie S3 können voraussichtlich erst wieder bei Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit nach dem vollständigen Zulauf der Neufahrzeuge für das derzeit in Ausschreibung befindliche „Teilnetz Ring“ erbracht werden.

Frage 6: Werden alle Regionalbahnlinien, die aktuell in Lichtenberg enden, bis zum Ostkreuz verlängert, um deren Attraktivität durch neue Umsteigeverbindungen zu erhöhen? Wenn nein, warum wird auf die Anbindung verzichtet?

Antwort zu 6.: Im Zielzustand ist die Verlängerung aller aktuell in Lichtenberg endenden Regionalbahnlinien bis zum Bahnhof Ostkreuz vorgesehen. Zur Verlängerung der Linie RB26 nach Ostkreuz sind weitere Infrastrukturausbauten im Bereich Strausberg erforderlich.

Frage 7: Ist die Errichtung von Sanitäreinrichtungen im Zuge der weiteren Umbaumaßnahmen geplant? Wenn nein, wieso verzichtet man darauf? Wenn ja, wie viele Toiletten stehen zur Verfügung?

Antwort zu 7.: Bezüglich der Toilettenanlagen am Bahnhof Ostkreuz ist die DB AG aktuell mit ihren Vertragspartnern in Gesprächen. Diese prüfen derzeit die Wirtschaftlichkeit. Aus diesem Grund ist heute noch keine verbindliche Aussage zu dem Thema möglich.

Frage 8: Sind zusätzliche Fahrradstellplätze geplant, sodass auf die gestiegene Bedeutung des Fahrrads in den letzten Jahren reagiert werden kann? Bietet sich der Standort für Fahrradparkhäuser an?

Antwort zu 8.: Zur städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Gestaltung der vier Bahnhofsvorplätze (Quadranten) wurde durch das Land Berlin in Zusammenarbeit mit der DB AG und unter öffentlicher Beteiligung eine Rahmenplanung erarbeitet. Dabei ist die dezentrale Errichtung einer großen Anzahl von

Fahrradabstellplätzen (ca. 800 Stellplätze) auf allen vier Vorplätzen ein wesentlicher Bestandteil der Vorplatzgestaltung.

Auf der Grundlage der Rahmenplanung wird in Kürze ein Wettbewerb zur Detailgestaltung der Vorplätze ausgeschrieben. Die Berücksichtigung einer konzentrierten Abstellanlage mit hohen Service- und Komfortangeboten ist als Aufgabenstellung des Wettbewerbes definiert. Im Ergebnis werden Vorschläge zur städtebaulichen, funktionalen und betrieblichen Tragfähigkeit eines Modellprojektes – z.B. Fahrradparkhaus, Fahrradstation, mehrgeschossige Abstellanlage – erwartet.

Berlin, den 13. März 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Mrz. 2015)