

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)

vom 05. Juli 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. August 2016) und **Antwort**

#### Schienenverkehrslärm in Kaulsdorf und Mahlsdorf

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft vorwiegend 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 eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1: Wie viele Züge fahren täglich auf der Bahnstrecke zwischen Wuhlethal - Kaulsdorf - Mahlsdorf? Es wird um Aufschlüsselung gebeten nach: S-Bahn, Regionalverkehr, Güterverkehr, jeweiliger Wochentag, Anzahl aus Richtung Wuhlethal in Richtung Mahlsdorf, Anzahl aus Richtung Mahlsdorf in Richtung Wuhlethal.

Antwort zu 1: Die Deutsche Bahn AG teilt mit:

Formal handelt es sich um zwei Bahnstrecken: Strecke 6006 = S-Bahn und Strecke 6078 = Fernbahn. Gegenwärtig liegt die Belastung beider Strecken an Werktagen (Summe beider Richtungen) bei ca. 260 S-Bahnzügen, 37 Regionalbahnzügen und ca. 10-15 Zügen Güterverkehr einschließlich Sonstiges, vom letzten Wert etwa zwei Drittel "echter" Güterverkehr und ein Drittel Fahrten von Leerloks, DB-interne Fahrten für Instandhaltungszwecke und anderes.

Frage 2: Wann fährt das erste Schienenfahrzeug am Morgen, wann das letzte Schienenfahrzeug am Abend auf der vorbezeichneten Strecke? Bitte Beantwortung jeweils pro Wochentag.

Antwort zu 2: Die Deutsche Bahn AG teilt mit:

Die genannten Strecken (S-Bahn bzw. Fernbahn) stehen den Kundinnen und Kunden der DB Netz AG, also den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), gegen ein

entsprechendes Entgelt für Trassenbestellungen zur Verfügung. Die Strecken sind vom Grundsatz her über 24 Stunden am Tag an allen Tagen des Jahres geöffnet. Folglich ist daher zu jeder Uhrzeit und an jedem Tag Zugverkehr möglich. Die EVU entscheiden selbständig, wann sie die Strecke nutzen möchten. Trassenbestellungen können jederzeit und auch sehr kurzfristig eingehen. Die Nutzungszeitpunkte und die Nutzungsintensität können sich daher laufend ändern, insbesondere im Güterverkehr. Insofern ist die Angabe eines ersten und letzten Zuges nicht sinnvoll. Wir möchten insbesondere auch an den durchgehenden Nachtverkehr auf der Linie S 5 in den Nächten vor Sonnabenden und Sonn- bzw. Feiertagen erinnern.

Frage 3: Wie hat sich auf vorbezeichneter Strecke der Schienenverkehr in den letzten 5 Jahren entwickelt und welche weiteren Zugfrequenzen sind zukünftig zu erwarten? Bitte Aufschlüsselung nach Jahr, Abnahme/Zunahme in % und absolut, S-Bahn, Regionalverkehr, Güterverkehr.

Antwort zu 3: Die Deutsche Bahn AG teilt mit:

Bei den genannten Verkehrsarten (S-Bahnen, Regionalbahnen, Güterverkehr einschl. Sonstiges) hat sich die Zugzahl in den letzten 5 Jahren relativ konstant entwickelt, von gewissen Schwankungen mit überschaubarer Bandbreite abgesehen. Für die Zukunft rechnen wir für den Bereich Güterverkehr/Sonstiges ebenfalls mit einer relativ konstanten Entwicklung. Die Zugzahlen bei der S-Bahn könnten sich leicht steigern (Rückkehr zum vollständigen Betriebsprogramm vor Eintritt der besonderen Fahrzeugsituation). Im Bereich des Reiseverkehrs (Regional- bzw. Fernverkehr) rechnen wir ebenfalls mit einer konstanten Entwicklung, denkbar sind jedoch auch hier gewisse Mehrungen, die vor allem durch zusätzliche grenzüberschreitende Verkehre Richtung Polen entstehen könnten. Eine verbindliche Zusage für die erwartete insgesamt relativ konstante Entwicklung können wir jedoch nicht abgeben.

Zu berücksichtigen ist auch, dass sich Zugzahlen dauerhaft oder für begrenzte Zeitabschnitte in einem größeren Umfang nach oben oder unten verändern können. Die möglichen Ursachen liegen u. a. bei sich ändernden Vorgaben/Planungen/Bestellungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (Länder Berlin bzw. Brandenburg) sowie sich änderndem Bestellvolumen der EVU. Speziell im Güterverkehr bestehen dabei Abhängigkeiten zur konjunkturellen Entwicklung (mehr oder weniger Verkehr allgemein), der Entscheidung der Transporteure für oder gegen einen Verkehrsträger (z. B. Straße, Schiene oder Schiff), der Entwicklung der Quelle-Ziel-Beziehungen und der Wahl des konkreten Verkehrsweges, sofern Alternativen vorliegen oder der Entwicklung von einzelnen Aufkommenschwerpunkten (z. B. Firmen, Gleisanschließer). Im Bereich der Eisenbahn kann dies zusätzlich überlagert werden durch zeitweise Verfügbarkeitseinschränkungen von bestimmten Teilen des Netzes, die dazu führen, dass über kürzere oder längere Zeiträume von unseren Kundinnen und Kunden, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, andere Verkehrswege gewählt werden.

Bei der S-Bahn-Linie S5 wird nach jetziger Planung des Aufgabenträgers in den nächsten Jahren auf dem benannten Streckenabschnitt das derzeitige Verkehrsangebot grundsätzlich fortgeschrieben werden. Erst langfristig bei verbesserter Fahrzeugverfügbarkeit (z. B. durch Neufahrzeuge) ist ein Einsatz zusätzlicher Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag ca. von 6 bis 9 Uhr und von 14 bis 19 Uhr) zwischen Mahlsdorf und Warschauer Straße möglich. Hieraus würden sich Montag bis Freitag (mit Ausnahme der Weihnachts- und Sommerferien) rund 24 zusätzliche Fahrtenpaare ergeben.

Frage 4: Welche Lärmbelastung geht mit dem Schienenverkehr auf vorbezeichneter Strecke einher? Welche db-Bereiche werden an den unmittelbar angrenzenden Grundstücken erreicht? Bitte Aufschlüsselung nach

- a. S-Bahn in eine Richtung,
- b. S-Bahn gleichzeitig in beide Richtungen
- c. Regionalverkehr, jeweils in eine Richtung und gleichzeitig in beide Richtungen,
- d. Güterverkehr, jeweils in eine Richtung und gleichzeitig in beide Richtungen,
- e. gleichzeitiger Schienenverkehr von a. und c,
- f. gleichzeitiger Schienenverkehr von a. und d,
- g. gleichzeitiger Schienenverkehr von a und c und d,
- h. gleichzeitiger Schienenverkehr von b und c;
- i. gleichzeitiger Schienenverkehr von b. und d,
- k. gleichzeitiger Schienenverkehr von c. und d.

Antwort zu 4: Dazu sind weder der Deutschen Bahn noch dem Senat in der gewünschten Detaillierung Aussagen möglich.

Frage 5: Welche Veränderung auf vorgenannter Strecke hinsichtlich der Anzahl des Schienen- bzw. Zugverkehrs wird erwartet, wenn der Bahnhof Mahlsdorf als Regionalbahnhof genutzt wird?

Antwort zu 5: Keine.

Frage 6: Gibt es dieser Anfrage noch etwas hinzuzufügen, dass der Anfragende übersehen hat, jedoch im inhaltlichen Zusammenhang mit der Anfrage steht?

Antwort zu 6: Nein.

Berlin, den 01. September 2016

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Sep. 2016)