

Große Anfrage 25

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

an die Landesregierung

Situation des Bahnverkehrs in Brandenburg

Nirgendwo in Deutschland steigen die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr derart stark wie in der Region Berlin-Brandenburg. Die Folge dieser außerordentlich positiven Entwicklung ist eine Überlastung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), vor allem im Berliner Umland. Es bedarf daher dringend kurzfristiger Angebotsverbesserungen. Gleichzeitig muss für eine langfristige Verbesserung des Angebots die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden.

Die Landesnahverkehrsplanung stellt die zentralen Weichen für das zukünftige Angebot in der Hauptstadtregion. Aktuell laufen die Arbeiten am Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum 2018-2022, in dem Entscheidungen getroffen werden über Taktverdichtungen, Streckenausbau oder Linienführung.

Die aktuelle Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans als *das* wesentliche Instrument zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 gibt Anlass zu einer umfassenden Bestandsaufnahme der Situation des Bahnverkehrs in Brandenburg.

Von besonderem Interesse ist, wie sich die Eisenbahninfrastruktur, die Bestellung und die Auslastung des Personen- und Güterverkehrs im letzten Jahrzehnt entwickelt haben. Ferner sollen die Aktivitäten der Landesregierung für den Bahnverkehr kritisch beleuchtet werden, etwa in Hinblick auf die Finanzierung, die Barrierefreiheit, aber auch hinsichtlich der Umwelt- und Klimaschutzziele.

Wir fragen die Landesregierung:

I. Finanzierung des Bahnverkehrs

1. Wie haben sich die Gesamtkosten im Regionalverkehr (€ je Zug-km) in den letzten zehn Jahren entwickelt? Worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen? Wie ist die Entwicklung im Vergleich mit anderen Bundesländern?
2. Wie hoch sind die Stationsgebühren aktuell (bitte nach Haltepunkten aufschlüsseln)?
3. Wie beurteilt die Landesregierung die gegenwärtige Höhe der Trassen- und Stationsgebühren?

4. Wie beurteilt die Landesregierung den 2016 mit dem Bund erzielten Kompromiss zu den Regionalisierungsmitteln?
5. Wie beurteilt die Landesregierung ihre Verhandlungsposition gegenüber dem Bund angesichts der Tatsache, dass sie in der Lage ist, mit den Regionalisierungsmitteln Rückstellungen zu bilden?
6. Welche finanziellen Mittel sind auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes in den letzten zehn Jahren jährlich und insgesamt an das Land Brandenburg geflossen?
7. Welcher Anteil der Regionalisierungsmittel wurde in den letzten zehn Jahren jährlich eingesetzt für folgende Ausgaben?
 - a) Schienenverkehr
 - b) Kompensation weggefallener Schienenverkehrsverbindungen
 - c) SchülerInnenverkehr
 - d) alternative Bedienformen
 - e) Sonstiges
8. Wie positioniert sich die Landesregierung zu der These, dass Brandenburg deswegen keine Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan gefunden hat – z.B. für einen Ausbau der Hamburger Bahn – weil das Land Regionalisierungsmittel zweckfremd einsetzt?
9. Hält die Landesregierung es für notwendig, dass beim Einsatz der Regionalisierungsmittel veränderte Prioritäten gesetzt werden?
10. Wie positioniert sich die Landesregierung zu der These, dass der verstärkte Einsatz von Landesmitteln ein Steuerungsinstrument darstellen könnte, um mehr Fahrgäste in den SPNV zu bekommen?

II. Verkehrsverträge und Zuschussbedarf

11. Welchen Zuschussbedarf verursacht der SPNV in Brandenburg pro Zug-km?
12. Wie hoch ist die Differenz des Zuschussbedarfs pro Zug-km für Leistungen der Deutschen Bahn AG gegenüber deren Wettbewerbern im SPNV? Wie kommt die Differenz zustande?
13. Inwieweit wirken sich die zusätzlichen Erlöse, die den Verkehrsunternehmen durch die Steigerung der Fahrgastzahlen in der Region entstehen, auf den Zuschussbedarf aus?

14. Wie viele der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Brandenburg haben Bruttoanreizverträge abgeschlossen?
15. Seit wann werden die Verkehrsverträge im SPNV als Bruttoanreizverträge geführt und wie haben sich die Fahrkartenerlöse seitdem entwickelt?
16. Inwieweit gewährleistet die Landesregierung im Rahmen künftiger Ausschreibungen, dass Schienenfahrzeuge grenzüberschreitend nutzbar sind, d.h. auch auf polnischer Seite fahren können?

III. Nachfrageschwache Stationen

17. Welche bestellten Strecken im Land Brandenburg haben ein signifikant geringes Fahrgastaufkommen?
18. Aus dem Landesnahverkehrsplan 2013-2017 geht hervor, dass das Land Brandenburg die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen prüft. Wie lautet das Ergebnis der Prüfung?
19. An Stationen mit weniger als 50 Ein- und AussteigerInnen pro Tag sieht die Landesregierung „Optimierungs- bzw. Entscheidungsbedarf“. Wie definiert die Landesregierung jeweils Entscheidungs- und Optimierungsbedarf und welche Optimierungs- und Entscheidungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für die jeweiligen Stationen?
20. Im Landesnahverkehrsplan 2013-2017 wird folgende Aussage getroffen: „Es wird deshalb grundsätzlich vor jeder baulichen Investition mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der sinnvolle Einsatz von Investitionsmitteln bewertet“. Bei welchen Stationen stehen noch bauliche Investitionen an?
21. Sollen Haltepunkte zum Fahrplanwechsel 2017/2018 aufgegeben werden? Wenn ja, welche?
22. Sichert die Landesregierung zu, dass bis 2022 keine Haltepunkte wegfallen?

IV. Eisenbahninfrastruktur in Brandenburg

23. Wie hat sich das Streckennetz im Land Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt?
 - a) Wurden Strecken in diesem Zeitraum stillgelegt? Wenn ja:
 - i. Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum stillgelegt?
 - ii. Wie viele Strecken-km wurden stillgelegt (absolut und prozentual)?
 - iii. Wie viele Haltepunkte wurden durch die Streckenstilllegungen geschlossen?

- b) Wurden Strecken in diesem Zeitraum entwidmet? Wenn ja:
- i. Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum entwidmet?
 - ii. Wie viele Strecken-km wurden entwidmet (absolut und prozentual)?
- c) Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum ausgebaut (bitte mit Angabe von Jahreszahl, Strecken-km und Kosten, aufgeschlüsselt nach Eigenmitteln der DB Netz AG und Bundesmitteln)?
- d) Kamen im betreffenden Zeitraum neue Strecken hinzu? Wenn ja, welche (bitte mit Angabe von Jahreszahl, Strecken-km und Kosten, aufgeschlüsselt nach Eigenmitteln der DB Netz AG und Bundesmitteln)?
24. Wie viele Strecken-km des Brandenburger Schienennetzes sind derzeit elektrifiziert (absolut und prozentual)?
25. Wann wird es konkrete Entscheidungen für den Bau neuer Regionalzug- und S-Bahnstrecken auf Grundlage der Korridoruntersuchungen geben?
26. Wie positioniert sich die Landesregierung auf Grundlage der Korridoruntersuchungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Weiterentwicklung der folgenden Strecken? Von welcher Kosten- und Nachfrageprognose geht sie dabei jeweils aus?
- a) Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn
 - b) Zweigleisiger Ausbau Angermünde – Stettin
 - c) Elektrifizierung der Strecke nach Stettin
 - d) Berlin – Küstrin-Kietz / Kostrzyn – Gorzów
 - e) Berlin – Frankfurt (Oder) (ggf. Fortführung bis nach Rzepin / Zielona Góra)
 - f) Zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
 - g) Elektrifizierung Cottbus – Görlitz
 - h) Reaktivierung der Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam (und S-Bahn-Verlängerung von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf)
 - i) Inbetriebnahme Dresdner Bahn von Berlin-Südkreuz bis Blankenfelde und Einbindung in die Bestandsstrecke
 - j) S-Bahn nach Rangsdorf und Anbindung Rolls Royce-Werk Dahlewitz

- k) 3. bzw. 4. Gleis und Express-S-Bahn zwischen Berlin und Nauen / Bau eines zusätzlichen Regionalverkehr-Gleises zwischen Falkensee und Spandau
- l) Ausbau Bahnhof Königs Wusterhausen
- m) Verschiedene Varianten Velten/Prignitz-Express
 - i. Durchbindung Prignitz-Express über die Kremmener Bahn (Regionalbahnvariante)
 - ii. S-Bahnverlängerung nach Velten, inkl. Durchbindung Prignitz-Express (Regionalbahn- und S-Bahnvariante)
 - iii. S-Bahnverlängerung nach Velten ohne Durchbindung Prignitz-Express (S-Bahnvariante)
- 27. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur auf Berliner Gebiet bei (Knoten Spandau / Ostkreuz)?
- 28. Welche Chancen sieht die Landesregierung im Ausbau der deutsch-polnischen Schienenverbindungen und welche konkreten Maßnahmen ergreift sie, um diese Potentiale zu nutzen?
- 29. Welche Ergebnisse der Korridoruntersuchungen werden in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen?
- 30. Wann wird die Landesregierung die Rohdaten der Korridoruntersuchungen veröffentlichen (auch in digitaler Form)?
- 31. In welchem Turnus kommt die AG Infrastruktur zwischen Berlin und Brandenburg zusammen, um die Weiterentwicklung der Strecken zu diskutieren? Wer nimmt an den Sitzungen teil?
- 32. Inwieweit finden Gespräche mit DB Netz statt, um die verschiedenen Optionen, die sich aus den Korridoruntersuchungen ergeben haben, zu erörtern?
- 33. Wie wird die Finanzierung der neuen Schienenwege sichergestellt? Welchen Anteil wird DB Netz tragen? Welcher Anteil wird aus Bundesmitteln, welcher aus Landesmitteln kommen (bitte jeweils nach Projekten aufschlüsseln)?
- 34. Wo sind die Kapazitätsengpässe beim Deutschland-Takt im Bahnknoten Berlin-Brandenburg und welche Lösungen wurden eingeleitet bzw. sollen eingeleitet werden?
- 35. Wie aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen (18/12017) hervorgeht, ist jede dritte Eisenbahnbrücke in Brandenburg marode. Bei welchen Bahnlinien drohen im Zeitraum 2018-2022 Streckensperrungen aufgrund einer Brückenmodernisierung oder eines

-neubaus? Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um durch ein abgestimmtes Vorgehen die PendlerInnen so gering wie möglich zu belasten?

V. Bedienung und Auslastung des Schienenpersonennahverkehrs

36. Wie hat sich der Umfang des Schienenpersonennahverkehrs in Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte für die Jahre 2006-2016 in Strecken-km und Fahrgästen pro Tag, absolut und prozentual)?
37. An wie vielen Haltepunkten hat es in den letzten zehn Jahren eine Verringerung des Takts gegeben (bitte aufschlüsseln nach Berliner Umland und weiterer Metropolraum)?
38. An wie vielen Haltepunkten kam es in den letzten zehn Jahren zu einer Verdichtung des Takts (bitte aufschlüsseln nach Berliner Umland und weiterer Metropolraum)?
39. Welche Taktverdichtungen oder -ausdünnungen sind zum Fahrplanwechsel 2017/2018 geplant?
40. Welche Bahnstrecken weisen die stärkste Auslastung auf?
41. Wie strebt die Landesregierung, zusammen mit dem VBB, an, langfristig neue Zielgruppen zu gewinnen? Ist es angesichts bestehender Engpässe im Berliner Umland überhaupt erwünscht, die Anzahl der Fahrgäste zu erhöhen?
42. Gibt es signifikante Koordinierungsprobleme im grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs zu anderen Bundesländern und wenn ja, welche?

VI. Bedienung und Auslastung des Güterverkehrs

43. Wie hat sich der Umfang des Güterverkehrs in Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte für die Jahre 2006-2016 in Strecken-km pro Tag, absolut und prozentual)?
44. Welche Strecken werden besonders stark vom Güterverkehr genutzt? Welches Potential haben diese Strecken für zusätzliche Güterzüge – vor dem Hintergrund der prognostizierten Zahlen (auch im SPNV)?
45. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um die Verlagerung von Straßengütertransporten auf die Schiene zu unterstützen?
46. Wie gedenkt die Landesregierung, die Pläne des Bundesverkehrsministers zu nutzen, der die Trassenpreise für den Güterverkehr um rund 50 Prozent senken möchte?
47. Im Verkehrsausschuss berichtete Ministerin Schneider am 02.06.2016 es gebe noch „kein konkretes in Papier gegossenes Konzept von DB Cargo [...], welche Güterverkehrsstellen nicht mehr angefahren werden sollen“. Gibt es dieses Konzept jetzt?

Wenn ja, welche Güterverkehrsstellen sind davon betroffen?

48. Wie hat sich der Güterumschlag in den Güterverteilzentren in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte in Tonnen pro Güterverteilzentrum für die Jahre 2006 und 2016)?
49. Wie wirkt die Landesregierung auf DB Cargo ein, dass diese mehr (oft unwirtschaftliche) Einzelwagenverkehre fährt, um so Lkw-Verkehre zu vermeiden?
50. Hatte die Einführung von Lang-Lkw Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr in Brandenburg? Wenn ja, welche?
51. Wie viele Gefahrguttransporte fanden in Brandenburg im Jahr 2016 auf der Schiene statt (bitte jeweils Angabe der Strecke, des Gewichts und der Gefahrgutklasse)?
52. Zu welchem Anteil soll nach Eröffnung des Flughafens BER die Kerosinbelieferung des Flughafens durch Güterzüge stattfinden?
53. Welches Katastrophenschutzkonzept greift in Brandenburg für den Fall einer Havarie eines Gefahrguttransports? Welche Stellen wären an einem Unfallmanagement beteiligt? Wie oft werden diesbezügliche Übungen von Rettungskräften durchgeführt?

VII. Perspektiven des SPNV in Brandenburg: Lärmschutz, Umwelt- und Klimaziele sowie Digitalisierung

54. Welches Potential sieht die Landesregierung im SPNV, um die Flächeninanspruchnahme, die Treibhausgasemissionen, Schadstoffemissionen, die Lärmbelastung und die Zahl der Verkehrstoten zu senken?
55. Wie hat sich die Ausschöpfung dieses Potentials in den letzten 20 Jahren verändert?
56. Welche Strategien verfolgt die Landesregierung, um die Ausschöpfung des o.g. Potentials zu verbessern?
57. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienenverkehrs sind noch Lärmschutzmaßnahmen erforderlich bzw. geplant?
58. Inwieweit nimmt die Landesregierung Einfluss auf die Betreiber von Schienenstrecken, mit dem Ziel, dass bevorzugt lärmarme Schienenfahrzeuge zum Einsatz kommen?
59. Wie hoch ist der Verkehrsmarktanteil („Modal Split“) des Schienenpersonennahverkehrs am Gesamtverkehr in Brandenburg (Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?
60. Wie hoch ist der Verkehrsmarktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr in Brandenburg (Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?

61. In der Mobilitätsstrategie 2030 setzt die Landesregierung sich das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf „über 50 Prozent“ in 2030 zu erhöhen. Welchen Wert strebt die Landesregierung konkret für den Anteil des ÖPNV im Umweltverbund an? Wie soll die Evaluation erfolgen?
62. Wie groß ist der Anteil der BerufspendlerInnen, die zwischen Berlin und Brandenburg den SPNV nutzen (Personenanzahl im Vergleich zum MIV; Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?
63. Was ist die Gesamtsumme der täglichen Fahrgäste im Stadt-Umland-Verkehr unter Berücksichtigung nicht nur der BerufspendlerInnen, sondern auch des Einkaufs- und Freizeitverkehrs sowie anderer Verkehre?
64. Wie groß ist der Anteil des Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen im Vergleich mit dem Anteil anderer Sektoren an energiebedingten CO₂-Emissionen im Land Brandenburg?
65. Wie groß ist der Anteil der Erneuerbaren Energien beim Betrieb des schienengebundenen Nahverkehrs in Brandenburg?
66. Gibt es Bestrebungen der Landesregierung, den Anteil der Erneuerbaren Energien zu erhöhen und etwa auf Braunkohlestrom im schienengebundenen Nahverkehr zu verzichten?
67. Welche strategischen Ziele verfolgt die Landesregierung bei der Weiterentwicklung des SPNV in Hinblick auf:
 - a) Stadtentwicklung
 - b) Wirtschaftsentwicklung
 - c) Digitalisierung (etwa in Hinblick auf W-LAN, Fahrgastinformationen)
68. Wie gedenkt die Landesregierung, ihre mobilitätspolitischen Ziele (Mobilitätsstrategie 2030 und Landesnahverkehrsplan 2018-2022) mit den weiteren Strategien und Zielen (Landesentwicklungsplan, Nachhaltigkeitsstrategie, Energiestrategie) abzugleichen?
69. Wie hat sich innerhalb der letzten zehn Jahre die Kundenzufriedenheit mit dem Regionalverkehr in Brandenburg im Vergleich mit anderen Bundesländern entwickelt?
70. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität erwägt die Landesregierung angesichts starker Auslastung (beispielsweise Fahrradmitnahme am Wochenende, WLAN, Fahrkartenkauf etc.)?

71. Welche Position vertritt die Landesregierung hinsichtlich der (zukünftigen) Organisationsform der Deutschen Bahn?
72. Die ersten Prototypen autonom fahrender Autos sind entwickelt und werden als Mobilität der Zukunft vermarktet, ohne dabei bislang mit den Klimaschutzzielen vereinbar zu sein. Trotzdem schreitet die Forschung in diesem Sektor rasant voran. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Forschung für innovative Konzepte im öffentlichen Verkehr weiter voranzubringen, um dem autonomen Individualverkehr eine attraktive öffentliche Alternative entgegensetzen zu können?

VIII. Barrierefreiheit im SPNV

73. Welche Haltepunkte (Bahnsteige) in Brandenburg sind barrierefrei zugänglich (bitte aufschlüsseln nach ebenerdigem Zugang, Aufzug, Rolltreppe, Blindenleitstreifen und Rampe)?
74. Wird Brandenburg die Vorgaben laut §8 PBefG bis 2022 einhalten? Ist jetzt schon bekannt, wo es Ausnahmen geben wird?
75. Wo besteht der größte Handlungsbedarf an barrierefreien Fahrzeugen?