

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 318
des Abgeordneten Michael Jungclaus
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/793

Wortlaut der Kleinen Anfrage 318 vom 15.04.2010:

Verdichtung des Zugangebots zwischen Potsdam und Berlin-Friedrichstraße

Ab Dezember 2011 soll es als Ergebnis der SPNV-Ausschreibung „Netz Stadtbahn“ auch eine Verdichtung des Zugangebotes zwischen Potsdam Hbf und Berlin-Friedrichstraße durch Verlängerung der Regionalbahnlinien RB 21 und RB 22 geben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sieht das genaue Betriebskonzept im Regionalverkehr zwischen Potsdam Hbf und der Berliner Stadtbahn aus (Linienläufe, Fahrzeuge, Verkehrstage und -zeiten, Fahrplan, Halte, Sitzplätze, Fahrzeit, Zugkilometer)?
2. Wie viel Geld wird dieses Zugangebot von RB 21 und RB 22 jährlich zusätzlich kosten?
3. Hat die Landesregierung auch weitere Alternativen zur Verdichtung des Angebotes zwischen Potsdam Hbf und der Berliner Innenstadt geprüft? Wenn ja, welche und mit welchem Ergebnis?
4. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf die Nachfrage bei der S-Bahn im Abschnitt Potsdam Hbf - Berlin-Wannsee?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie sieht das genaue Betriebskonzept im Regionalverkehr zwischen Potsdam Hbf und der Berliner Stadtbahn aus (Linienläufe, Fahrzeuge, Verkehrstage und -zeiten, Fahrplan, Halte, Sitzplätze, Fahrzeit, Zugkilometer)?

Datum des Eingangs: 18.05.2010 / Ausgegeben: 25.05.2010

Zu Frage 1:

Die konkrete Ausgestaltung des Angebots wird im Rahmen des Grundkonzeptes fahrplanjährlich am aktuellen Bedarf orientiert. Eine Bestellung für die Fahrplanperiode ab Dezember 2011 ist bisher nicht erfolgt, die Abstimmungen dazu laufen noch.

Zusätzlich zum bestehenden RE1-Angebot im Halbstundentakt wären technisch zwischen Potsdam Hbf und Berlin-Friedrichstraße an Werktagen außer Samstag derzeit folgende Angebotsverdichtungen möglich:

Einzelne RE1-Verdichtertzüge Brandenburg an der Havel - Potsdam - Berlin Friedrichstraße

RB21 Wustermark - Potsdam /Verlängerung nach Berlin Friedrichstraße

RB22 Flughafen BBI - Potsdam /Verlängerung nach Berlin Friedrichstraße

Die Fahrzeit beträgt zwischen Potsdam Hbf und Berlin Friedrichstraße etwa 25 Minuten. Eingesetzt werden Talent2-Triebwagen von Bombardier mit 696 Plätzen, davon 320 Sitzplätze bzw. die RE 1-Doppelstockzüge. Zwischenhalte sind generell in Berlin Wannsee, Charlottenburg, Zoologischer Garten und Hauptbahnhof sowie teilweise in Potsdam Griebnitzsee vorgesehen. Ein genereller Halt in Griebnitzsee ist erst mit Errichtung einer zweiten Bahnsteigkante möglich.

Die Anzahl der zusätzlichen Zugkilometer ist abhängig vom endgültig bestellten Angebot.

Frage 2:

Wie viel Geld wird dieses Zugangebot von RB 21 und RB 22 jährlich zusätzlich kosten?

Zu Frage 2:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 3:

Hat die Landesregierung auch weitere Alternativen zur Verdichtung des Angebotes zwischen Potsdam Hbf und der Berliner Innenstadt geprüft? Wenn ja, welche und mit welchem Ergebnis?

Zu Frage 3:

Ja. Es wurden einerseits unterschiedliche Endpunkte der Regionalzüge in Berlin und Brandenburg sowie andererseits Maßnahmen bei der S-Bahn untersucht.

Endpunkt Potsdam Hbf:

Aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht ist es sinnvoller, die Züge in Potsdam Hbf durchzubinden als die Züge aus beiden Richtungen in Potsdam Hbf enden zu lassen. Damit können neue Direktverbindungen geschaffen und gleichzeitig auch die Verkehrsströme aus Richtung Golm und Brandenburg an der Havel getrennt werden, die bislang in der Überlagerung zur sehr hohen Nachfrage in der Linie RE1 geführt haben.

Endpunkte in Berlin:

Aus betrieblicher Sicht ist ein Enden/Beginnen der Züge in Hauptbahnhof (Stadtbahn) und Alexanderplatz gar nicht, in Charlottenburg und Zoologischer Garten nur eingeschränkt möglich. Darüber hinaus wurde abgewogen zwischen einer möglichst guten verkehrlichen Erschließung, z.B. bis Berlin Ostbahnhof, und den daraus resultierenden Kosten. Unter Abwägung der drei Eingangsgrößen wurde der Bahnhof Friedrichstraße ausgewählt, da hier gute betriebliche Voraussetzungen und eine

akzeptable verkehrliche Erschließung mit Anschlüssen zur S-, U- und Straßenbahn sowie am Hauptbahnhof zum Fernverkehr bestehen. Aus finanzieller Sicht würde eine Verlängerung über Friedrichstraße hinaus zu hohen Sprungkosten führen.

Im Vorfeld dieser Überlegungen wurde bereits die Wiederherstellung der Potsdamer Stammbahn von einem Gutachter untersucht. Ein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen zum Wiederaufbau der Infrastruktur konnte jedoch nicht nachgewiesen werden.

S-Bahn:

Bei der S-Bahn wird weiterhin ein zweigleisiger Ausbau zwischen Potsdam Hbf und Babelsberg angestrebt, um die bisher langen Fahrzeiten zu verkürzen und damit wieder mehr Fahrgäste für die S-Bahn gewinnen zu können. Da eine kurzfristige Umsetzung dieser Infrastrukturmaßnahme jedoch nicht zu erwarten war, wurde zumindest übergangsweise die Verdichtung des Regionalverkehrs zur Bewältigung des heute schon vorhandenen hohen Aufkommens im Regionalverkehr vorgesehen.

Frage 4:

Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf die Nachfrage bei der S-Bahn im Abschnitt Potsdam Hbf - Berlin-Wannsee?

Zu Frage 4:

Die Nachfrage nach möglichst schnellen Verbindungen zwischen Berlin und Potsdam bleibt unverändert hoch. Eine Verbesserung der Angebote wird zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des SPNV beitragen.

Schon heute bevorzugen sehr viele Fahrgäste zwischen Potsdam Hbf und den Halten der Linie RE1 das Angebot des Regionalverkehrs.

Die in Aussicht gestellten Verdichtungsleistungen tragen der hohen Nachfrage Rechnung und verbessern die Reisequalität.

Mit Einführung zusätzlicher Regionalbahnleistungen kann zu deren Verkehrszeiten eine Verlagerung von Fahrgästen nicht ausgeschlossen werden. Zur Aufwertung der S-Bahn im Abschnitt Potsdam-Wannsee wird der zweigleisige Ausbau zwischen Potsdam Hbf und Babelsberg gefördert.