

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2553

des Abgeordneten Axel Vogel

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 5/6444

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2553 vom 03.12.2012

Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der Strecke Templin-Joachimsthal

Seit dem 10.09.2012 wird auf der Bahntrasse von Templin nach Berlin Lichtenberg (RB 12) zwischen Löwenberg und Oranienburg gebaut. Die Bauarbeiten sollen laut Plan bis April 2013 dauern. Daher werden aktuell auf der Strecke zwischen Oranienburg und Zehdenick Busse als Schienenersatzverkehr eingesetzt, zwischen Oranienburg und Birkenwerder müssen die Reisenden teilweise auf die S-Bahn ausweichen. Die Fahrzeit auf der Strecke stieg infolgedessen erheblich an.

Als Alternative steht eine voll funktionsfähige Bahntrasse von Templin über Joachimsthal und Eberswalde nach Berlin zur Verfügung. Das Teilstück von Joachimsthal nach Eberswalde wird aktuell von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH betrieben, das Teilstück zwischen Templin und Joachimsthal wird seit 2006 nur noch für Güterverkehr genutzt.

Unabhängig von der Verbindung von Templin nach Berlin bestehen auf der Strecke zwischen Templin und Eberswalde hohe Fahrgastpotentiale für den Tourismus (Zoo Eberswalde, NaturTherme Templin, Kaiserbahnhof Joachimsthal), im Schüler- und Studentenverkehr zum Gymnasium Joachimsthal und der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde sowie zum Behördenzentrum Eberswalde mit vielen Berufspendlern.

Ich frage die Landesregierung:

1. Bis wann werden die Bauarbeiten auf der Strecke Templin, Oranienburg Berlin nach aktuellem Stand andauern?
2. Wie lange dauert eine durchschnittliche Fahrt unter Inanspruchnahme des Schienenersatzverkehrs aktuell zwischen dem Bahnhof Templin
 - a) zum Berliner Hauptbahnhof?
 - b) nach Berlin Lichtenberg?Bitte für Hin- und Rückfahrt aufschlüsseln nach Fahrzeit, Wartezeit beim Umsteigen und Anzahl der Umstiege.
3. Wie lange würde eine durchschnittliche Fahrt zwischen dem Bahnhof Templin über die Trasse Joachimsthal / Eberswalde
 - a) zum Berliner Hauptbahnhof und

Datum des Eingangs: 04.01.2013 / Ausgegeben: 09.01.2013

b) nach Berlin Lichtenberg

dauern? Bitte für Hin- und Rückfahrt aufschlüsseln nach Fahrzeit, Wartezeit beim Umsteigen und Anzahl der Umstiege.

4. Welche Einschränkungen bestehen aktuell für gehbehinderte Reisende zwischen Templin und Berlin, die beispielsweise mit einem Rollstuhl unterwegs sind?
5. Welche Einschränkungen bestehen aktuell für die Mitnahme von Fahrrädern auf der Strecke zwischen Templin und Berlin?
6. Warum hat sich die Landesregierung nicht dafür eingesetzt, die Bahnlinie von Templin nach Joachimsthal, zumindest für die Dauer der Bauarbeiten, wieder aufzunehmen?
7. Wie steht die Landesregierung generell zu einer Wiederaufnahme der Bahnverbindung von Templin nach Joachimsthal?
8. Ist der Landesregierung bewusst, dass eine Verbesserung des Angebotes bei der Bahn auch höhere Fahrgastzahlen generiert?
9. Wie wird die Landesregierung in Zukunft die Kommunen an Entscheidungen über den öffentlichen Nahverkehr beteiligen?

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

Frage 1:

Bis wann werden die Bauarbeiten auf der Strecke Templin, Oranienburg Berlin nach aktuellem Stand andauern?

Zu Frage 1:

Durch den zuständigen Infrastrukturbetreiber, die DB Netz AG, wurde als Termin für die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Totalsperrung der 26. April 2013 benannt. Anschließend erfolgen bis zum 25. November 2013 noch weitere Arbeiten, die eine eingleisige Betriebsführung zwischen Nasenheide und Löwenberg erforderlich machen. Bisher liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor, dass die vorgenannten Termine gefährdet sind.

Frage 2:

Wie lange dauert eine durchschnittliche Fahrt unter Inanspruchnahme des Schienenersatzverkehrs aktuell zwischen dem Bahnhof Templin

a) zum Berliner Hauptbahnhof?

b) nach Berlin Lichtenberg?

Bitte für Hin- und Rückfahrt aufschlüsseln nach Fahrzeit, Wartezeit beim Umsteigen und Anzahl der Umstiege.

Zu Frage 2:

Durch die Vielzahl von Fahrmöglichkeiten unter verschiedenen Prämissen kann statt einer durchschnittlichen Fahrt nur eine jeweils ein Regelfahrtbeispiel abgebildet werden.

Zu Frage 2a:

Aktuell besteht eine Fahrmöglichkeit mit einer Reisedauer von 2:13 h zwischen Templin und Berlin Hbf. Dazu ist ein dreimaliges Umsteigen erforderlich in:

- Bf Zehdenick mit 5 min Übergang zum Schienenersatzverkehr Bus C,
- Bf Oranienburg mit 6 min Übergang zur S-Bahn S1,
- Bf Berlin Friedrichstraße mit 8 min Übergang zur S-Bahn S7

In der Gegenrichtung sind beispielsweise 2:18 h erforderlich mit dreimaligem Umsteigen in:

- Bf Berlin Friedrichstraße mit 7 min Übergang zur S-Bahn S1
- Bf Oranienburg mit 11 min Übergang zum Schienenersatzverkehr Bus C,
- Bf Zehdenick mit 5 min Übergang zur RB12.

Zu Frage 2b:

Aktuell besteht eine Fahrmöglichkeit mit einer Reisedauer von 2:05 h zwischen Templin und Berlin-Lichtenberg. Dazu ist ein dreimaliges Umsteigen erforderlich in:

- Bf Zehdenick mit 5 min Übergang zum Schienenersatzverkehr Bus C,
- Bf Oranienburg mit 6 min Übergang zur S-Bahn S1,
- Bf Birkenwerder mit 13 min Übergang zur RB12

In der Gegenrichtung sind beispielsweise 2:03 h erforderlich mit dreimaligem Umsteigen in:

- Bf Birkenwerder mit 5 min Übergang zur S-Bahn S1
- Bf Oranienburg mit 11 min Übergang zum Schienenersatzverkehr Bus C,
- Bf Zehdenick mit 5 min Übergang zur RB12.

Frage 3:

Wie lange würde eine durchschnittliche Fahrt zwischen dem Bahnhof Templin über die Trasse Joachimsthal / Eberswalde

- a) zum Berliner Hauptbahnhof und
- b) nach Berlin Lichtenberg

dauern? Bitte für Hin- und Rückfahrt aufschlüsseln nach Fahrzeit, Wartezeit beim Umsteigen und Anzahl der Umstiege.

Zu Frage 3:

Für die Ermittlung der Gesamtfahrzeit wird eine Fahrzeit von 1:03 h entsprechend des Fahrplanes 2006 für den Abschnitt Templin – Eberswalde zugrunde gelegt. Weiterhin wird wegen Überlagerung mit der Linie OE63 im Abschnitt Joachimsthal – Eberswalde die Fahrlage dieser Linie betrachtet.

Zu Frage 3a:

Unter den vorgenannten Bedingungen wäre zwischen Templin und Berlin Hbf eine Reisedauer von 2:14 h möglich. Dazu wäre einmaliges Umsteigen erforderlich in:

- Bf Eberswalde mit 35 min Übergang zum RE3.

In der Gegenrichtung wären unter den o. a. Randbedingungen 2:02 h erforderlich mit einmaligem Umsteigen in:

- Bf Eberswalde mit 28 min Übergang zum RE3.

Zu Frage 3b:

Unter den vorgenannten Bedingungen wäre zwischen Templin und Berlin-Lichtenberg eine Reisedauer von 1:54 h möglich. Dazu wäre einmaliges Umsteigen erforderlich in:

- Bf Eberswalde mit 13 min Übergang zur Linie OE60.

In der Gegenrichtung wären unter den o. a. Randbedingungen 1:51 h erforderlich mit einmaligem Umsteigen in:

- Bf Eberswalde mit 10 min Übergang zur Linie OE63.

Frage 4:

Welche Einschränkungen bestehen aktuell für gehbehinderte Reisende zwischen Templin und Berlin, die beispielsweise mit einem Rollstuhl unterwegs sind?

Zu Frage 4:

Für gehbehinderte Reisende, die beispielsweise mit dem Rollstuhl unterwegs sind, bestehen zwischen Templin und Berlin durch den Einsatz von Niederflerbussen im Schienenersatzverkehr und die barrierefreie Gestaltung der Umsteigebahnhöfe keine weiteren Einschränkungen.

Frage 5:

Welche Einschränkungen bestehen aktuell für die Mitnahme von Fahrrädern auf der Strecke zwischen Templin und Berlin?

Zu Frage 5:

Die Mitnahme von Fahrrädern zwischen Templin und Berlin wird kapazitiv durch den Schienenersatzverkehr zwischen Zehdenick und Oranienburg begrenzt.

Frage 6:

Warum hat sich die Landesregierung nicht dafür eingesetzt, die Bahnlinie von Templin nach Joachimsthal, zumindest für die Dauer der Bauarbeiten, wieder aufzunehmen?

Zu Frage 6:

Das Ersatzverkehrsangebot ist auf die Bedürfnisse der betroffenen Fahrgäste abgestimmt. Es dient der Erschließung des von der Streckensperrung im Abschnitt Zehdenick – Oranienburg betroffenen Reisendenpotentials.

Eine Ersatzverkehrsleistung auf der Schiene in der Relation Templin – Eberswalde – (Berlin) wurde im Vorfeld der Streckensperrung diskutiert und ein Vorschlag der PEG geprüft. Es würde im Quell- und Zielverkehr Templin – Berlin zu einer Verkürzung der Fahrzeiten kommen. Für alle anderen, d.h. die Mehrheit der von der Streckensperrung betroffenen Fahrgäste hätte diese Variante jedoch zu einer weiteren Verlängerung der Reisezeit geführt.

Frage 7:

Wie steht die Landesregierung generell zu einer Wiederaufnahme der Bahnverbindung von Templin nach Joachimsthal?

Zu Frage 7:

Der Landesregierung stehen zur Finanzierung der Wiederaufnahme des Fahrgastverkehrs zwischen Templin Stadt und Joachimsthal ausreichende Mittel nicht zur Verfügung. Die ortsferne Lage der Stationen, das verhältnismäßig geringe Fahrgastpotential und die relativ hohen Kosten der Bedienung haben nach Kürzung der Regionalisierungsmittel zur Abbestellung des Schienennahverkehrs geführt.

Frage 8:

Ist der Landesregierung bewusst, dass eine Verbesserung des Angebotes bei der Bahn auch höhere Fahrgastzahlen generiert?

Zu Frage 8:

Die Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage wird als ein maßgebliches Kriterium bei der Angebotsgestaltung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) berücksichtigt. Vorliegende Untersuchungen und Auswertungen nach Angebotsausweitungen an unterdurchschnittlich frequentierten Strecken zeigen aber auch, dass sich kein linearer Zusammenhang zwischen einer Angebotsausweitung und einer Potentialabschöpfung ableiten lässt. Der finanzielle Aufwand für eine Verbesserung des Angebotes entspricht nur bei ausreichendem Fahrgastpotential einem adäquaten volkswirtschaftlichen Nutzen. Anderenfalls sinkt die für die Mittelaufwendungen relevante volkswirtschaftliche Effizienz der betroffenen Strecke.

Frage 9:

Wie wird die Landesregierung in Zukunft die Kommunen an Entscheidungen über den öffentlichen Nahverkehr beteiligen?

Zu Frage 9:

Die kommunalen Gebietskörperschaften sind nach Maßgabe des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetzes) ausdrücklich für Entscheidungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verantwortlich. So sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für das Angebot im straßengebundenen übrigen ÖPNV. Das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) beteiligt die Kommunen regelmäßig an seinen Entscheidungen. Dies geschieht z. B. in den vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg durchgeführten Regionalkonferenzen.