

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 462

der Abgeordneten Benjamin Raschke und Michael Jungclaus

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 6/995

Zweigleisigkeit im Bahnhof Königs Wusterhausen herstellen

Wortlaut der Kleinen Anfrage 462 vom 31.03.2015:

Im vergangenen Jahr wurden am Bahnhof Königs Wusterhausen umfangreiche Umbaumaßnahmen abgeschlossen, die insbesondere die Zugänge zu den Bahnsteigen betrafen. Aktuell wird eine Diskussion um Ausbaurbeiten am Gleiskörper des Bahnhofs geführt.

Gegenwärtig steht für durchreisende Züge nur ein Gleispaar zur Verfügung. Fernzüge halten an Gleis 1, unabhängig davon, in welche Richtung sie reisen. Handlungsbedarf besteht auch im Hinblick auf den Bahnhof Königs Wusterhausen als Verkehrsknoten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr.

Den Bahnhof Königs Wusterhausen passieren der Regionalexpress 2 (Berlin - Cottbus) und die Regionalbahn 19 (Berlin - Senftenberg). Zudem ist der Bahnhof Endstation der Regionalbahn 22 (Potsdam), der Regionalbahn 36 (Beeskow/Frankfurt O.) und der S 46 (Berlin-Westend). Die Eingleisigkeit verzögert den Verkehr, es gibt Klagen über Wartezeiten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag hat im vergangenen Jahr ein Gutachten zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg in Auftrag gegeben, in dem auch Aspekte des Personenfernverkehrs berücksichtigt werden („Brandenburg bewegt sich - Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“, abrufbar unter <http://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/themen/verkehr-und-infrastruktur/>).

Ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung der vorhandenen Infrastruktur ist die Durchlassfähigkeit der Knoten unter Berücksichtigung der Belastung aus dem Personenverkehr (Fern- und Nahverkehr) und dem Güterverkehr. Für Königs Wuster-

Datum des Eingangs: 29.04.2015 / Ausgegeben: 04.05.2015

hausen wurden in dem Gutachten erhebliche Trassenkonflikte bzw. Probleme bei der Streckendurchlassfähigkeit identifiziert.

Aufgrund der knappen Mittel ist eine Priorisierung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. In dem Gutachten werden daher solche Maßnahmen besonders herausgestellt, die mit geringem Investitionsbedarf einen hohen Effekt erzielen und schnell realisiert werden können. Unter dieser Prämisse wurde ein Katalog der „Besonders vordringlichen Maßnahmen“ erstellt. An zweiter Stelle wird hier die „Beseitigung der Eingleisigkeit in Königs Wusterhausen“ gefordert, um die Kapazität zu erhöhen sowie die Netzverknüpfung und die Anbindung Richtung Flughafen BER und Potsdam zu verbessern (Seiten 68 und 88). Infrastrukturbetreiber ist die Deutsche Bahn Netz AG, die wiederum im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegt.

Landrat Stefan Loge (SPD, LDS) hatte jüngst den Bau eines zweiten Gleispaars im Bahnhof von Königs Wusterhausen gefordert. Bei der Deutschen Bahn AG scheint jedoch bereits eine Vorentscheidung gefallen zu sein: Es war zu vernehmen, die Chancen auf ein zweites Gleispaar für Königs Wusterhausen wären gering (Märkische Allgemeine, Dahme-Kurier, 17.1.2015).

Ich frage die Landesregierung:

1. Sind in die Fahrpläne für den Bahnhof Königs Wusterhausen zeitliche Puffer eingebaut, die dem speziellen Problem der Eingleisigkeit Rechnung tragen? Falls ja, wie groß sind diese Puffer?
2. Kommt es wegen der Eingleisigkeit zusätzlich zu Verspätungen? Falls ja, wie oft und wie groß sind die Verspätungen? – Bitte für die einzelnen Bahnlinien und das zuletzt erfasste Jahr aufführen.
3. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung im Bau eines 2. Gleispaars im Bahnhof Königs Wusterhausen? Welche Untersuchungen mit welchen Ergebnissen liegen der Landesregierung hierzu vor?
4. Ist der Ausbau des Gleiskörpers im Bahnhof Königs Wusterhausen Bestandteil des Bundesschienenwegebedarfsplans? Falls ja, welche Ausbaumaßnahmen und Termine sind hier im Einzelnen vorgesehen? Falls nein, wird sich die Landesregierung für eine Aufnahme einsetzen?
5. Hat die Landesregierung ein zweites Gleispaar im Bahnhof Königs Wusterhausen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beantragt? Wenn ja, mit welcher Begründung? Wenn nein, warum nicht? Liegt von Seiten des Bundesverkehrsministeriums eine Bewertung vor? Wenn ja, wie lautet diese?
6. Wie hoch wären die Kosten für den Bau eines zweiten Gleispaars im Bahnhof Königs Wusterhausen und wer würde diese Kosten tragen?

7. Wann wäre mit einer Fertigstellung des zweiten Gleispaars zu rechnen bzw. welcher Zeitraum von der Planung bis zur Fertigstellung würde in etwa benötigt?
8. Die Aufgabenträger des regionalen Schienenpersonenverkehrs finanzieren durch die Zahlung von Nutzungsentgelten letztlich einen Großteil der Infrastrukturentgelte. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Landesregierung als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, entsprechenden Einfluss auf die Entwicklung der Infrastruktur in Brandenburg zu nehmen?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Sind in die Fahrpläne für den Bahnhof Königs Wusterhausen zeitliche Puffer eingebaut, die dem speziellen Problem der Eingleisigkeit Rechnung tragen? Falls ja, wie groß sind diese Puffer?

Frage 2:

Kommt es wegen der Eingleisigkeit zusätzlich zu Verspätungen? Falls ja, wie oft und wie groß sind die Verspätungen? – Bitte für die einzelnen Bahnlinien und das zuletzt erfasste Jahr aufführen.

Zu Frage 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Fahrpläne werden durch den Netzbetreiber DB Netz AG erstellt und berücksichtigen die vorhandene Infrastruktur wie etwa Gleisanzahl und Höchstgeschwindigkeiten bereits, sodass im Normalfall keine Verspätungen aufgebaut werden. Über die angesetzten Puffer ist nur der Netzbetreiber aussagefähig.

Lediglich wenn Züge bereits aus anderen Gründen verspätet in Königs Wusterhausen ankommen, können diese Verspätungen u.U. weiter anwachsen oder auf die Gegenrichtung übertragen werden.

Frage 3:

Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung im Bau eines 2. Gleispaars im Bahnhof Königs Wusterhausen? Welche Untersuchungen mit welchen Ergebnissen liegen der Landesregierung hierzu vor?

Zu Frage 3:

Konkrete Untersuchungen zum Bau eines zweiten durchgehenden Hauptgleises liegen der Landesregierung nicht vor.

Vorteilhaft am Bau eines zweiten durchgehenden Hauptgleises dürfte sein, dass der Zwangspunkt nach seiner Beseitigung bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht mehr berücksichtigt werden muss (Entfall der Systemrelevanz) und dass Vergrößerungen oder Übertragungen von Verspätungen nicht mehr stattfinden.

Nachteilhaft dürften voraussichtlich hohe Kosten sein, da der zweigleisige Ausbau wohl eine Reihe von vor- und nachgeordneten Baumaßnahmen im Bahnhofsbereich nach sich zieht.

Frage 4:

Ist der Ausbau des Gleiskörpers im Bahnhof Königs Wusterhausen Bestandteil des Bundesschienenwegebedarfsplans? Falls ja, welche Ausbaumaßnahmen und Termine sind hier im Einzelnen vorgesehen? Falls nein, wird sich die Landesregierung für eine Aufnahme einsetzen?

Frage 5:

Hat die Landesregierung ein zweites Gleispaar im Bahnhof Königs Wusterhausen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beantragt? Wenn ja, mit welcher Begründung? Wenn nein, warum nicht? Liegt von Seiten des Bundesverkehrsministeriums eine Bewertung vor? Wenn ja, wie lautet diese?

Zu Frage 4 und 5:

Der Ausbau ist nicht Bestandteil des Bundesschienenwegebedarfsplans.

Das Land hat den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus (und damit auch im Bf Königs Wusterhausen) für den BVWP 2015 beantragt.

Frage 6:

Wie hoch wären die Kosten für den Bau eines zweiten Gleispaars im Bahnhof Königs Wusterhausen und wer würde diese Kosten tragen?

Frage 7:

Wann wäre mit einer Fertigstellung des zweiten Gleispaars zu rechnen bzw. welcher Zeitraum von der Planung bis zur Fertigstellung würde in etwa benötigt?

Zu Frage 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Zuständig für den Infrastrukturausbau ist die DB Netz AG. Die Maßnahme ist im BVWP beantragt. Eine konkrete Planung ist nicht vorhanden, daher können auch keine Angaben zu Kosten und Zeitraum gemacht werden.

Frage 8:

Die Aufgabenträger des regionalen Schienenpersonenverkehrs finanzieren durch die Zahlung von Nutzungsentgelten letztlich einen Großteil der Infrastrukturentgelte. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Landesregierung als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, entsprechenden Einfluss auf die Entwicklung der Infrastruktur in Brandenburg zu nehmen?

Zu Frage 8:

Der Bund ist als Eigentümer der DB Netz AG und der DB Station&Service AG für die Schaffung ausreichender und angemessener Infrastrukturen zuständig. In seiner Funktion als Gesetzgeber kann er entsprechenden Einfluss ausüben und die erforderlichen Randbedingungen schaffen.

Klar definierte landesseitige Einflussmöglichkeiten bestehen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Anl. 8.7, deren Projekte im Einvernehmen zwischen dem betroffenen Bundesland und den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgesetzt werden. Darüber hinausgehende Investitionen in Bundesinfrastrukturen sind planmäßig nicht vorgesehen, können aber je nach Mittelverfügbarkeit in Einzelfällen zum Tragen kommen, sofern das Landesinteresse entsprechend groß und die Investition überschaubar ist. Beispiele für Landesfinanzierungen sind der zweigleisige S-Bahn-Begegnungsabschnitt Strausberg – Hegermühle zwecks Ermöglichung des 20-min-Taktes bis Strausberg Nord oder der barrierefreie Ausbau des Hp Elstal.