

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 882

der Abgeordneten Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Thomas von Gizycki (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/2260

Voraussetzungen am Bahnhof Birkenwerder

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

Vorbemerkung der Fragesteller: Bisher hält am Bahnhof in Birkenwerder pro Stunde in jede Richtung nur eine Regionalbahn, die RB 20. Laut des aktuellen Nahverkehrsplans des Landkreises Oberhavel für die Jahre 2017 bis 2021 wird angestrebt, in Birkenwerder weitere Regionalbahnlinien, wie den RE 5 oder die RB 12, halten zu lassen. Dies würde Umsteigevorgänge überflüssig machen und das Einzugsgebiet des Regionalbahnangebots vergrößern. Dadurch sowie durch eine Taktverdichtung der RB 20 könnte das ÖPNV-Angebot in der Region vor allem für Pendler deutlich attraktiver werden.

Vorbemerkung der Landesregierung: Der Landesnahverkehrsplan 2018 trifft keine Aussagen zu weiteren Regionalverkehrshalten, wie den RE5 oder die RB12. Im Bedienangebot für 2022 ist nur eine Bedienung im Stundentakt der RB20 auch zusätzlich an Samstagen und Sonntagen als Angebotsausweitung vorgesehen. Eine weitergehende Bedienung mit anderen Linien kann erst nach Inbetriebnahme entsprechender Infrastruktur (neuer Regionalbahnsteig) angedacht bzw. geprüft werden.

1. Sind am Bahnhof Birkenwerder die technischen Voraussetzungen gegeben, um dort bei dem derzeit gültigen Fahrplan mehr als nur eine Regionalbahn je Fahrtrichtung und Stunde halten zu lassen?

Zu Frage 1: Nein. Die Bahnsteighöhe in Birkenwerder ist mit 96 cm über Schienenoberkante auf einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in die S-Bahn ausgerichtet. Während bei der RB20 ausschließlich bestimmte Elektrotriebwagen mit einer Einstiegshöhe von 80 cm eingesetzt werden, verfügen die Doppelstockwagen (RE5, RB32) und teilweise auch die Dieseltriebwagen (RB12) über Einstiegshöhen von nur 60 cm über Schienenoberkante. Diese können aufgrund der hohen Stufe nicht den vorhandenen Bahnsteig der S-Bahn bedienen.

Von der Verbindungskurve aus Richtung Schönfließ (und somit für die Regionalzüge aus Berlin) kann zudem nicht der bestehende Bahnsteig erreicht werden. Weichenverbindungen bestehen nur zur Verbindungskurve in Richtung Schönfließ sowie für die RB20 in und aus Richtung Hohen Neuendorf West.

Zusätzlich bestehen schon heute erhebliche Restriktionen bei der Fahrplangestaltung der RB20, um diese zwischen den Fahrten der S-Bahn (derzeit zwölf pro Stunde) am Bahnsteig halten lassen zu können. Weitere Fahrten im Mischverkehr würden daher zumindest die Betriebsqualität beeinträchtigen und gegebenenfalls auch das vorhandene Fahrtenangebot in Frage stellen.

2. Welche technischen und/oder organisatorischen Maßnahmen (z. B.: der Fahrplan) sind erforderlich, um am Bahnhof Birkenwerder mehr als nur eine Regionalbahn je Fahrtrichtung pro Stunde halten zu lassen?

Zu Frage 2: Um das Angebot der S-Bahn und des Regionalverkehrs unabhängig voneinander weiterentwickeln zu können, wird im Rahmen des Projektes i2030 die Errichtung eines separaten Bahnsteigs für die Regionalbahnzüge untersucht, so dass der bestehende Bahnsteig ausschließlich von der S-Bahn genutzt werden kann. Damit können dann auch die technischen Voraussetzungen für die Regionalzüge in Bezug auf die Bahnsteighöhe und die Gleisverbindungen hergestellt und gleichzeitig auch die Energieversorgung der Gleise nach Gleich- und Wechselstrom getrennt werden. Zum Neubau des Bahnsteigs ist die Entwicklung eines neuen Gleislayouts für den Bahnhof Birkenwerder erforderlich. Hierzu werden in einer Trassierungsstudie mögliche Varianten der Bahnsteiganordnung untersucht und bewertet. Das Projekt befindet sich aktuell in der Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung.