

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 11. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2015) und **Antwort**

Mehrleistungen bei Regionalexpress und -bahn während der Vollsperrung des Nord-Süd-Tunnels

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wurden im Vorfeld der Sperrung des Nord-Süd-Tunnels seitens des Senats Gespräche mit der DB AG/ der S-Bahn-Berlin GmbH über eine Bestellung von Mehrleistungen durch Angebotsveränderungen auf einzelnen RegionalExpress- und RegionalBahn-Linien für die Zeit der Vollsperrung geführt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann fanden diese Gespräche statt und zu welchem Ergebnissen haben sie geführt?

Frage 2: Wurden auf der Strecke zwischen Südkreuz und Gesundbrunnen/Jungfernheide Mehrleistungen bestellt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie sehen diese im Detail aus und welche Kosten entstehen dadurch?

Antwort zu 1. und 2.: Im Rahmen der Vorabstimmungen zwischen dem ÖPNV-Aufgabenträger und der S-Bahn Berlin GmbH zum Ersatzverkehrskonzept für die Sperrung des S-Bahn-Nord-Süd-Tunnels im Zeitraum 16.01.2015 bis 04.05.2015 im Abschnitt Gesundbrunnen – Yorckstraße erfolgten mehrere Gesprächstermine im Laufe des Jahres 2014. Der Aufgabenträger bat die S-Bahn Berlin GmbH hierbei u. a. auch um Prüfung eines Ersatzverkehrs mit Regionalzügen im Abschnitt Gesundbrunnen – Hauptbahnhof – Südkreuz.

Eine erste Prüfung der S-Bahn Berlin GmbH ergab, dass dieser Ersatzverkehr mit Regionalzügen nur mit einzelnen Fahrlagen, maximal jedoch zwei Zugpaaren in der Stunde realisierbar wäre. Im Rahmen der verfügbaren Fahrplanrassen wäre ein gleichmäßiger Takt dabei nicht umsetzbar gewesen. Die S-Bahn Berlin GmbH sah für den Ersatzverkehr mit Regionalzügen jedoch kein verkehrliches Erfordernis. Der betriebliche und wirtschaftliche Aufwand würde nach ihrer Ansicht in keinem Verhältnis zum verkehrlichen Effekt stehen. Die S-Bahn Berlin GmbH begründete ihre Ablehnung dabei mit den

größtenteils auftretenden langen, unattraktiven Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahn- und Regionalverkehrsangeboten in Gesundbrunnen und Südkreuz. Zudem wäre der wesentliche Quell- und Zielbahnhof Friedrichstraße mit einem solchen Ersatzverkehr nicht direkt angebunden und nur mit einem Umstieg und damit Reisezeitverlängerung zu erreichen. Die Bahnhöfe Humboldtthain, Nordbahnhof, Oranienburger Straße, Brandenburger Tor, Anhalter Bahnhof und Yorckstraße wären zudem ebenfalls nicht durch die Regionalzüge angebunden. Die S-Bahn Berlin GmbH schätzte daher ein, dass der Ersatzverkehr mit Regionalzügen nicht zur gewünschten verkehrlichen Entlastung beitragen würde. Die S-Bahn Berlin GmbH verwies dabei auch auf bereits in der Vergangenheit praktizierte Ersatzverkehre im Fernbahntunnel, die nur schwach angenommen worden seien.

Die S-Bahn Berlin GmbH entschied sich daher in eigener Verantwortung neben den alternativen Fahrtmöglichkeiten zur Umfahrung via Ringbahn und U-Bahn sowie dem Schienenersatzverkehr mit Bussen keinen zusätzlichen Ersatzverkehr mit Regionalzügen vorzusehen.

Frage 3: Kam es zu einer Anpassung der Fahrpläne bzw. der Abfahrtszeiten auf den einzelnen RegionalExpress- und RegionalBahn-Linien?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie sehen diese im Detail aus?

Antwort zu 3.: Es erfolgte keine Anpassung, da auch die Fahrpläne der durch den Nord-Süd-Tunnel verkehrenden Regionalverkehrslinien durch ihre Einbindung in das Ländergrenzen überschreitende Netzgefüge gebunden sind. Hier sind insbesondere die Knotenzeiten in den Umsteigebahnhöfen angesprochen. Diese gewährleisten, dass die Fahrgäste ihre Anschlusszüge ohne größere Wartezeiten erreichen. Durch die Gewährleistung der Reiseketten werden die Gesamtreisezeiten minimiert. Zudem sind wegen der Fahrplankonstruktion für die anderen Schienenverkehre (Fern- und Güterverkehr) unterjährig

Fahrplanänderungen, die zudem nur relativ kurz gelten würden, enge Grenzen gesetzt. Auch würde das Angebot im Eisenbahn-Regionalverkehr unattraktiver, da sich die Fahrgäste auf mehrmalige Fahrplanänderungen einstellen müssten.

Berlin, den 25. März 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mrz. 2015)