

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1085
der Abgeordneten Roswitha Schier
der CDU-Fraktion
Drucksache 6/2513

Eckpunkte und Konzepte für die Linie des RE2

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1085 vom 08.09.2015:

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung beabsichtigt mit dem nächsten Fahrplanwechsel auf der Linie des RE2 gravierende Änderungen vorzunehmen. Unter anderem ist die Streichung der allermeisten Bahnhalte in Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz geplant. In den vergangenen Wochen wurden von verschiedenen Initiativen und Verbänden Anregungen und Ideen für ein Alternativkonzept zur Stabilisierung der Linie vorgelegt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kosten entstehen derzeit für den Betrieb der Linie des RE2 und wie kommen diese Kosten zustande? Wie verteilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Bundesländer?
2. Welche Kosten entstehen für den Betrieb der Linie des RE2 nach den derzeitigen Vorgaben für den Fahrplan 2016 und wie kommen diese Kosten zustande? Wie verteilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Bundesländer?
3. Wurde oder wird ein Reservezug in Cottbus zur Absicherung des RE2 bereitgehalten? Falls ja, inwieweit kam dieser zum Einsatz?
4. Ist bei den derzeitigen Vorgaben für den Fahrplan 2016 die Bereitstellung eines oder mehrerer Reservezüge geplant? Falls ja, bitte erläutern.
5. Wie beurteilt die Landesregierung die zum nächsten Fahrplanwechsel geplanten Maßnahmen angesichts der Umsteigezahlen in Cottbus und Wittenberge?
6. Wieso war es jahrelang nicht erforderlich, den Fahrplan des RE2 soweit zu stabilisieren, dass eine akzeptable Pünktlichkeit gegeben war?
7. Was muss der VBB der DB Netz für die Prüfung einer kompletten Fahrbahnlage eines Regionalzuges bezahlen?

Datum des Eingangs: 08.10.2015 / Ausgegeben: 13.10.2015

8. Bei der Präsentation des VBB in Lübbenau am 16.07.2015 wurden Kosten von 2,5 Mio. EUR für die überlappende Trennung des RE2 in den Raum gestellt. Wie berechnet sich diese Zahl? Welche Einsparungseffekte sind gegenge-rechnet worden? Welches Land hat anteilig diese Mehrkosten zu tragen und welches Land profitiert in welchem Umfang von den Einsparungen?
9. Kann die Landesregierung die Schließung der Haltestellen Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz auch über die derzeitig geplanten Fahrplanverände-rungen hinaus ausschließen?
10. Wird die Landesregierung die Daten und Berechnungen zu Auslastung, Be-triebsqualität, alternativen Fahrplänen und Konzepten mit Bezug zur vorlie-genden Thematik vollumfänglich öffentlich zur Verfügung stellen, beziehungs-weise den VBB beauftragen, dies zu tun? Falls nein, warum nicht?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Lan-desplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Kosten entstehen derzeit für den Betrieb der Linie des RE2 und wie kommen diese Kosten zustande? Wie verteilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Bun-desländer?

Zu Frage 1:

Die Ausgleichszahlungen des Landes Brandenburg für die Linie RE 2 betragen im Jahr 2015 rund 33,0 Mio. Euro. Der Wert setzt sich zusammen aus den Kosten für den Betrieb (Fahrzeuge, Personal, Energie usw.) und die Infrastruktur (Trassen und Stationen) abzüglich der Einnahmen. Zu den Ausgleichszahlungen durch die übrigen Aufgabenträger können keine Aussagen getroffen werden.

Die Zugleistungen der Linie RE 2 verteilen sich wie folgt auf die Bundesländer: Bran-denburg 71 %, Berlin 15 %, Mecklenburg-Vorpommern 14 %.

Frage 2:

Welche Kosten entstehen für den Betrieb der Linie des RE 2 nach den derzeitigen Vorgaben für den Fahrplan 2016 und wie kommen diese Kosten zustande? Wie ver-teilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Bundesländer?

Zu Frage 2:

Für das Jahr 2016 werden für das Land Brandenburg Ausgleichszahlungen in Höhe von etwa 34,4 Mio. Euro prognostiziert. Die Zusammensetzung der Kosten und die Anteile der Bundesländer an den Zugkilometern ändern sich nicht. Die Kostensteige-rungen ergeben sich u. a. durch höhere Trassen- und Stationspreise sowie die Ein-richtung der Ersatzverkehre. Zu den Ausgleichszahlungen durch die übrigen Aufga-benträger können keine Aussagen getroffen werden.

Frage 3:

Wurde oder wird ein Reservezug in Cottbus zur Absicherung des RE2 bereitgehal-ten? Falls ja, inwieweit kam dieser zum Einsatz?

Zu Frage 3:

Nein, ein Reservezug ist in Cottbus nicht erforderlich, da die Züge planmäßig erst eine Stunde nach der Ankunft wieder zurückfahren und somit die pünktliche Abfahrt fahrzeugseitig sichergestellt wird.

Frage 4:

Ist bei den derzeitigen Vorgaben für den Fahrplan 2016 die Bereitstellung eines oder mehrerer Reservezüge geplant? Falls ja, bitte erläutern.

Zu Frage 4:

Der Verkehrsvertrag enthält für die Linien RE 2 und RE 4 in Summe zwei Reservezüge. Davon steht einer für Störungen im Betrieb in Berlin-Lichtenberg bereit, der andere dient als Werkstattreserve.

Frage 5:

Wie beurteilt die Landesregierung die zum nächsten Fahrplanwechsel geplanten Maßnahmen angesichts der Umsteigezahlen in Cottbus und Wittenberge?

Zu Frage 5:

Cottbus und Wittenberge sind wichtige Umsteigepunkte im Regionalverkehr, da hier der Umstieg zwischen mehreren Linien zu organisieren ist. Beide Umsteigepunkte sind deshalb als sogenannte Nullknoten geplant. Das bedeutet, dass sich hier die Züge aller Richtungen zur vollen Stunde treffen. In Wittenberge sind das neben dem RE 2 die Linien RE 6 von und nach Perleberg - Wittstock - Neuruppin, die RB 30 von und nach Magdeburg und die Fernverkehrszüge Hamburg - Berlin. In Cottbus betrifft dies die Linien RE 1 von und nach Frankfurt (Oder), den RE 10 von und nach Leipzig, den RE 18 von und nach Dresden, die RB 11 von und nach Frankfurt (Oder), die RB 43 von und nach Falkenberg (Elster) über Finsterwalde, die RB46 von und nach Forst (Lausitz), die RB49 von und nach Falkenberg (Elster) über Senftenberg und die OE 65 von und nach Görlitz. Aufgrund der zahlreichen Umsteiger müssen diese wichtigen Knotenpunkte für die Lausitz und die Prignitz bei der Linie RE 2 aus Verkehrlicher Sicht beibehalten werden.

Frage 6:

Wieso war es jahrelang nicht erforderlich, den Fahrplan des RE2 soweit zu stabilisieren, dass eine akzeptable Pünktlichkeit gegeben war?

Zu Frage 6:

Bereits in den vergangenen Jahren wurde ein Handlungsbedarf bei der Pünktlichkeit der Linie RE 2 festgestellt, die Verspätungsursachen wurden analysiert und Maßnahmen zur Stabilisierung der Linie RE 2 umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere:

- Fahrplan 2013: Vollständige Auslieferung der Neubautriebwagen, Entfall der Umleitungsverkehre über Wittenberge im Zusammenhang mit dem Hochwasser der Elbe
- Fahrplan 2014/2015: Verlängerung der Linie RE 6 nach Berlin Gesundbrunnen zur Entlastung des überlasteten Knotens Berlin-Spandau, Umsetzung mehrerer kleinerer Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebsablaufs (z. B. Türsteuerung)

Im Fahrplan 2016 erfolgt im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Neubau-
strecke Erfurt - Halle/Leipzig eine komplette Neuordnung des Fernverkehrsangebo-
tes in Deutschland mit Auswirkungen auch auf die Strecke Berlin - Wittenberge -
Ludwigslust. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen werden nun grundle-
gende Anpassungen am Fahrplan der Linie RE 2 zur weiteren Stabilisierung des Be-
triebs umgesetzt.

Frage 7:

Was muss der VBB der DB Netz für die Prüfung einer kompletten Fahrbahnlage ei-
nes Regionalzuges bezahlen?

Zu Frage 7:

Die Erstellung des Jahresfahrplans und die dazugehörige Trassenberatung durch die
DB Netz AG sind für die Zugangsberechtigten unentgeltlich.

Frage 8:

Bei der Präsentation des VBB in Lübbenau am 16.07.2015 wurden Kosten von 2,5
Mio. EUR für die überlappende Trennung des RE2 in den Raum gestellt. Wie be-
rechnet sich diese Zahl? Welche Einsparungseffekte sind gegengerechnet worden?
Welches Land hat anteilig diese Mehrkosten zu tragen und welches Land profitiert in
welchem Umfang von den Einsparungen?

Zu Frage 8:

Bei der überlappenden Trennung der Linie RE 2 wird ein Näherungswert von 2,5 Mil-
lionen EUR Zusatzkosten angegeben. Diese entstehen durch eine doppelte Bele-
gung der Berliner Stadtbahn, sowie aufgrund des erforderlichen Zusatzbedarfs von
zwei Fahrzeugen. Einsparungen würden sich hierdurch nicht ergeben. Die Mehrkos-
ten der doppelten Infrastrukturbelegung würden in Berlin entstehen und müssten
vom Land Berlin getragen werden. Die zusätzlichen Betriebskosten der beiden zu-
sätzlichen Fahrzeugumläufe müssten abhängig von den Zugkm-Leistungen in den
Ländern anteilig aufgeteilt werden.

Frage 9:

Kann die Landesregierung die Schließung der Haltestellen Raddusch, Kunersdorf
und Kolkwitz auch über die derzeitig geplanten Fahrplanveränderungen hinaus aus-
schließen?

Zu Frage 9:

Die Haltestellen Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz werden nicht geschlossen. Es
ist Ziel der Landesregierung, die Halte Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz zukünftig
wieder ganztags zu bedienen.

Frage 10:

Wird die Landesregierung die Daten und Berechnungen zu Auslastung, Betriebsqua-
lität, alternativen Fahrplänen und Konzepten mit Bezug zur vorliegenden Thematik
vollumfänglich öffentlich zur Verfügung stellen, beziehungsweise den VBB beauftra-
gen, dies zu tun? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 10:

Die Landesregierung hat die in diesem Zusammenhang stehenden Fakten öffentlich zur Verfügung gestellt, bspw. im Rahmen der VBB-Veranstaltung „VBB im Dialog“ am 25. Juni 2015. Diese sind zu finden auf der VBB-Homepage unter dem Link:

<http://www.vbb.de/de/article/fachkonferenzen/vbb-im-dialog-regionalkonferenzen/1687.html>.

Die Pünktlichkeitsdaten werden monatlich durch die VBB GmbH veröffentlicht, Link:

<http://www.vbb.de/de/article/qualitaetsanalysen/puenktlichkeits-und-zuverlaessigkeitsbilanz/18985.html>.