

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 25
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 6/7006

Situation des Bahnverkehrs in Brandenburg

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

Nirgendwo in Deutschland steigen die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr derart stark wie in der Region Berlin-Brandenburg. Die Folge dieser außerordentlich positiven Entwicklung ist eine Überlastung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), vor allem im Berliner Umland. Es bedarf daher dringend kurzfristiger Angebotsverbesserungen. Gleichzeitig muss für eine langfristige Verbesserung des Angebots die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden.

Die Landesnahverkehrsplanung stellt die zentralen Weichen für das zukünftige Angebot in der Hauptstadtregion. Aktuell laufen die Arbeiten am Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum 2018-2022, in dem Entscheidungen getroffen werden über Taktverdichtungen, Streckenausbau oder Linienführung.

Die aktuelle Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans als *das* wesentliche Instrument zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 gibt Anlass zu einer umfassenden Bestandsaufnahme der Situation des Bahnverkehrs in Brandenburg.

Von besonderem Interesse ist, wie sich die Eisenbahninfrastruktur, die Bestellung und die Auslastung des Personen- und Güterverkehrs im letzten Jahrzehnt entwickelt haben. Ferner sollen die Aktivitäten der Landesregierung für den Bahnverkehr kritisch beleuchtet werden, etwa in Hinblick auf die Finanzierung, die Barrierefreiheit, aber auch hinsichtlich der Umwelt- und Klimaschutzziele.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Finanzierung des Bahnverkehrs

1. Wie haben sich die Gesamtkosten im Regionalverkehr (€ je Zug-km) in den letzten zehn Jahren entwickelt? Worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen? Wie ist die Entwicklung im Vergleich mit anderen Bundesländern?

zu Frage 1: Ein Vergleich der Gesamtkosten in den letzten 10 Jahren ist nicht möglich, da die Vertragsgestaltungen sich wesentlich geändert haben. Ab 2012 wurden die Verkehrsverträge von Netto- auf Bruttoverträge umgestellt. Angaben zu den Kosten je Zugkm in den anderen Bundesländern liegen der Landesregierung nicht vor.

2. Wie hoch sind die Stationsgebühren aktuell (bitte nach Haltepunkten aufschlüsseln)?

zu Frage 2: Die Preise je Abfahrt können bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgeschlüsselt nach Stationen unter den folgenden Links eingesehen werden:

<http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/11878060/preisliste.html>

https://www.captrain.de/fileadmin/user_upload/Redaktion-Captrain/PDF/Eisenbahninfrastruktur/Berliner Umland/01_Entgeltverzeichnis_Anhang_gueltig_ab_01012017.pdf

http://www.regioinfra.de/images/Downloads/Preissystem/202_uebersicht-verkehrsstationen-entgelt.pdf

http://www.scharmuetzelseebahn.de/Liste%20der%20Entgelte%20fuer%20das%20Schienen- und %20Serviceeinrichtungen%20Netzfahrplanperiode%202017%20Stand%2011_02_2016.pdf

3. Wie beurteilt die Landesregierung die gegenwärtige Höhe der Trassen- und Stationsgebühren?

zu Frage 3: Das Niveau der Trassen- und Stationskosten in Brandenburg ist aus Sicht der Landesregierung zu hoch. Besonders nachteilig ist, dass selbst bei freien Kapazitäten Mehrbestellungen nicht zu Grenzkosten möglich sind, obwohl die Fixkosten bereits über die Trassenerlöse ohne zusätzliche Bestellungen gedeckt sind.

4. Wie beurteilt die Landesregierung den 2016 mit dem Bund erzielten Kompromiss zu den Regionalisierungsmitteln?

zu Frage 4: Mit der Entscheidung zur Revision der Regionalisierungsmittel wurde Planungssicherheit geschaffen. Das Regionalisierungsgesetz schafft die Grundlage zur weiteren Finanzierung des „status quo“ des ÖPNV/SPNV im Land. Die bestehenden Verpflichtungen in den SPNV-Verträgen können somit erfüllt werden. Das Ergebnis der Verhandlungen ist Grundlage, um die anstehenden Ausschreibungen der leistungsstarken RE-Linien im Netz Elbe-Spree (ehemals Netz Stadtbahn) und die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans 2018-2022 untersetzen zu können. Mittelfristig müssen aber noch andere Finanzierungsquellen für den ÖPNV erschlossen werden, um Investitionen in die Zukunft zu ermöglichen.

5. Wie beurteilt die Landesregierung ihre Verhandlungsposition gegenüber dem Bund angesichts der Tatsache, dass sie in der Lage ist, mit den Regionalisierungsmitteln Rückstellungen zu bilden?

zu Frage 5: Das Gesetzgebungsverfahren zum RegG ist abgeschlossen. Die Bildung von Rückstellungen ergibt sich aus der Systematik der Mittelverteilung, die nach einem einmaligen Aufwuchs die schrittweise Reduzierung der Zuweisungen vorsieht.

6. Welche finanziellen Mittel sind auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes in den letzten zehn Jahren jährlich und insgesamt an das Land Brandenburg geflossen?

zu Frage 6: Folgende Mittel hat das Land Brandenburg in den letzten 10 Jahren erhalten:

2007: 383,1 Mio. €
 2008: 381,1 Mio. €
 2009: 386,9 Mio. €
 2010: 392,7 Mio. €
 2011: 398,5 Mio. €
 2012: 404,5 Mio. €
 2013: 410,6 Mio. €
 2014: 416,8 Mio. €
 2015: 423,0 Mio. €
 2016: 481,0 Mio. €

7. Welcher Anteil der Regionalisierungsmittel wurde in den letzten zehn Jahren jährlich eingesetzt für folgende Ausgaben?

- a) Schienenverkehr
- b) Kompensation weggefallener Schienenverkehrsverbindungen
- c) SchülerInnenverkehr
- d) alternative Bedienformen
- e) Sonstiges

zu Frage 7: Folgende Ausgaben wurden in den letzten 10 Jahren aus den Regionalisierungsmitteln entsprechend getätigt:

In Mio. Euro Aufgabe	2007	2008	2009	2010	2011	Hinweise
a.)	305,9	316	325,4	320,4	317,6	
b.)	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	
c.)	35	35	35	35	35	ab 2008 über pauschalierte Zuweisung an die AT gem. ÖPNV-G
d.)	0	0	0	0	0	Bedarfsverkehre
e.)	2,5	1,6	2,3	1,2	0	Investitionen SPNV

In Mio. Euro Aufgabe	2012	2013	2014	2015	2016	Hinweise
a.)	318,5	323,8	324,4	328,9	324,5	
b.)	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	
c.)	35	37	37	37	37	ab 2008 über pauschalierte Zuweisung an die AT gem. ÖPNV-G
d.)	0	0	0,3	0,3	0,4	Bedarfsverkehre
e.)	0,1	2,9	5,5	7,7	3,7	Investitionen SPNV

8. Wie positioniert sich die Landesregierung zu der These, dass Brandenburg deswegen keine Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan gefunden hat – z.B. für einen Ausbau der Hamburger Bahn – weil das Land Regionalisierungsmittel zweckfremd einsetzt?

zu Frage 8: Die Aussage trifft nicht zu. Regionalisierungsmittel wurden nicht zweckfremd eingesetzt. Die Mittel wurden für das ÖPNV-System und vorwiegend für den SPNV verwendet. Die Bewertung der angemeldeten Maßnahmen zur Schieneninfrastruktur ist durch den Bund noch immer nicht abgeschlossen.

9. Hält die Landesregierung es für notwendig, dass beim Einsatz der Regionalisierungsmittel veränderte Prioritäten gesetzt werden?

zu Frage 9: Ja, aufgrund notwendiger Mehrbestellungen muss zukünftig ein größerer Anteil der Regionalisierungsmittel in den SPNV fließen.

10. Wie positioniert sich die Landesregierung zu der These, dass der verstärkte Einsatz von Landesmitteln ein Steuerungsinstrument darstellen könnte, um mehr Fahrgäste in den SPNV zu bekommen?

zu Frage 10: Der Einsatz von Landesmitteln ist allein kein Steuerungsinstrument. Die positive wirtschaftliche Entwicklung der Hauptstadtregion generiert zusätzliche Pendlerverkehre. Um die dafür erforderlichen Kapazitäten bereit zu stellen und die in der Mobilitätsstrategie festgelegte Zielstellung zur Erhöhung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen, sind Mehrbestellungen erforderlich. Diese sind langfristig finanziell abzusichern. Eine gute Qualität des SPNV fördert die Nutzung. Dazu gehört neben der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten auch die Gewährleistung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote.

II. Verkehrsverträge und Zuschussbedarf

11. Welchen Zuschussbedarf verursacht der SPNV in Brandenburg pro Zug-km?

zu Frage 11: Der Zuschussbedarf liegt im Regionalverkehr bei durchschnittlich ca. 9,10 €/Zugkm, bei der S-Bahn 9,14 €/Zugkm.

12. Wie hoch ist die Differenz des Zuschussbedarfs pro Zug-km für Leistungen der Deutschen Bahn AG gegenüber deren Wettbewerbern im SPNV? Wie kommt die Differenz zustande?

13. Inwieweit wirken sich die zusätzlichen Erlöse, die den Verkehrsunternehmen durch die Steigerung der Fahrgastzahlen in der Region entstehen, auf den Zuschussbedarf aus?

zu Frage 12 und 13: Der Zuschussbedarf ist abhängig von der bestellten Leistung und den damit verbundenen Betriebskosten, den Infrastrukturkosten und den erwirtschafteten Erlösen. Je nach Höhe verringern zusätzliche Fahrgeldeinnahmen den Zuschussbedarf bzw. begrenzen zumindest den Anstieg des Zuschussbedarfes infolge steigender Betriebs- und Infrastrukturkosten.

Ein direkter Vergleich zwischen DB Regio AG und Wettbewerbsbahnen ist nicht möglich. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass alle Marktteilnehmer im Rahmen der Ausschreibungsverfahren bestrebt sind, konkurrenzfähige Preise anzubieten.

14. Wie viele der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Brandenburg haben Bruttoanreizverträge abgeschlossen?

zu Frage 14: Im SPNV-Regionalverkehr sind alle Verkehrsverträge im Land Brandenburg Bruttoanreizverträge. Bei der S-Bahn wird der derzeit noch bestehende Nettovertrag ab Dezember 2017 ebenfalls durch zwei neue Bruttoanreizverträge ersetzt.

15. Seit wann werden die Verkehrsverträge im SPNV als Bruttoanreizverträge geführt und wie haben sich die Fahrkartenerlöse seitdem entwickelt?

zu Frage 15: Seit Mitte Dezember 2012 werden sämtliche Leistungen des Regionalverkehrs als Bruttoanreizverträge vergeben. Die Fahrgelderlöse dieser Verkehrsverträge konnten jährlich um durchschnittlich ca. fünf Prozent gesteigert werden.

16. Inwieweit gewährleistet die Landesregierung im Rahmen künftiger Ausschreibungen, dass Schienenfahrzeuge grenzüberschreitend nutzbar sind, d.h. auch auf polnischer Seite fahren können?

zu Frage 16: Wie bisher wird die Landesregierung auch in den nachfolgenden Vergabeverfahren die speziellen Fahrzeuganforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen durch entsprechende Vorgaben berücksichtigen.

III. Nachfrageschwache Stationen

17. Welche bestellten Strecken im Land Brandenburg haben ein signifikant geringes Fahrgastaufkommen?

zu Frage 17: Die folgenden Streckenabschnitte weisen in den vergangenen Jahren eine Nachfrage von weniger als 300 Fahrgästen am Tag auf:

- Basdorf - Schmachtenhagen und Klosterfelde - Groß Schönebeck (RB27)
- Elsterwerda - Elsterwerda-Biehla (RB31)
- Treuenbrietzen - Jüterbog (RB33)
- Löwenberg - Rheinsberg (RB54)

- Wriezen – Frankfurt (RB60)
- Kyritz - Pritzwalk (RB73)
- Pritzwalk - Meyenburg (RB74)
- Falkenberg - Fermerswalde - Landesgrenze (RB81)
- Frankfurt - Bundesgrenze (RB91)
- Forst - Bundesgrenze (RB93)
-

18. Aus dem Landesnahverkehrsplan 2013-2017 geht hervor, dass das Land Brandenburg die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen prüft. Wie lautet das Ergebnis der Prüfung?

19. An Stationen mit weniger als 50 Ein- und AussteigerInnen pro Tag sieht die Landesregierung „Optimierungs- bzw. Entscheidungsbedarf“. Wie definiert die Landesregierung jeweils Entscheidungs- und Optimierungsbedarf und welche Optimierungs- und Entscheidungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für die jeweiligen Stationen?

zu Frage 18 und 19: Der im LNVP 2013-2017 benannte „Optimierungsbedarf“ sollte gemeinsam mit den Gebietskörperschaften aufzeigen, wie die volkswirtschaftliche Effizienz der benannten Stationen gesteigert werden kann (z.B. Anbindung von Wohn- und Gewerbestandorten, Anschlussbedienung im Busverkehr, P+R usw.).

Der ebenfalls im LNVP 2013-2017 bezeichnete „Entscheidungsbedarf“ erfasst primär die Stationen, die aktuell oder in naher Zukunft von Streckenausbauten betroffen sind (z. B. Dresdner Bahn) bzw. sein werden (z. B. Stettiner Bahn), aber auch Stationen mit sich überschneidendem bzw. verändertem Einzugsgebiet (z.B. in Präsen, Kolkwitz oder Jänschwalde).

Für die schwach nachgefragten Stationen wurde die Nachfragesteigerung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gebietskörperschaften überprüft.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass der Austausch zwischen dem Land als Aufgabenträger für den SPNV und den Gebietskörperschaften i. d. R. zu größerer Aufmerksamkeit für den SPNV in den betroffenen Gemeinden geführt hat, da z. T. bereits innerorts eine Wegeleitung zum Bahnhof zu ergänzen war. Darüber hinaus wurden z.B. die Stationen Bergsdorf und Hammelspring an der RB12 oder die Station Buchholz (Zauche) an der RB 33 trotz nach wie vor relativ geringer Nutzung nach aktuellen Anforderungen grunderneuert. Auch die betroffenen Stationen an der Dresdner Bahn und der Stettiner Bahn sollen mit dem Streckenausbau in den betroffenen Abschnitten entsprechend grunderneuert werden.

20. Im Landesnahverkehrsplan 2013-2017 wird folgende Aussage getroffen: „Es wird deshalb grundsätzlich vor jeder baulichen Investition mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der sinnvolle Einsatz von Investitionsmitteln bewertet“. Bei welchen Stationen stehen noch bauliche Investitionen an?

zu Frage 20: Die im LNVP 2013-2017 enthaltene o. a. Aussage betrifft Zuwendungen des Landes in Form von Förderungen entsprechend geltenden Richtlinien (z.B. RiLi ÖPNV-Invest). Das Land Brandenburg fördert darüber hinaus gemeinsam mit dem Bund in einem gesonderten Programm (ZIP, Zukunftsinvestitionsprogramm) die „Barrierefreie Gestaltung

an kleinen Stationen“, Grunderneuerungen oder auch diesbezügliche Teilausbauten (bspw. Ergänzung Aufzüge) an nachstehenden Stationen: Lindenberg, Seelow, Herrensee, Ahrensfelde Friedhof, Ahrensfelde Nord, Blumberg, Seefeld, Werneuchen, Löwenberg, Wilhelmshorst, Rehfelde, Ortrand, Brand Tropical Islands, Wriezen sowie aktuell in Ausführung bzw. bereits abgeschlossen: Perleberg und Groß Pankow. Im Rahmen des noch laufenden GVFG-Bundesprogramms sind bis 2019 für Vorhaben der S-Bahn in Brandenburg (abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau zwischen Potsdam Hbf und Babelsberg) zweckgebundene Mittel nach dem GVFG eingeplant. Als Fortführungsmaßnahmen sind ferner die Restmaßnahmen der S-Bahn-Lückenschlussmaßnahmen (Lichtenrade) – Blankenfelde Bf, Hennigsdorf – Stadtgrenze (– Tegel) und (Lichterfelde Süd) – Teltow Stadt berücksichtigt.

21. Sollen Haltepunkte zum Fahrplanwechsel 2017/2018 aufgegeben werden? Wenn ja, welche?

zu Frage 21: Nein.

22. Sichert die Landesregierung zu, dass bis 2022 keine Haltepunkte wegfallen?

zu Frage 22: Ja.

IV. Eisenbahninfrastruktur in Brandenburg

23. Wie hat sich das Streckennetz im Land Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt?

a) Wurden Strecken in diesem Zeitraum stillgelegt? Wenn ja:

- i. Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum stillgelegt?
- ii. Wie viele Strecken-km wurden stillgelegt (absolut und prozentual)?
- iii. Wie viele Haltepunkte wurden durch die Streckenstilllegungen geschlossen?

zu Frage 23 a): Ja, Näheres ist der Aufstellung zu entnehmen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Streckennummer	von	bis	Länge [km]	Landkreis	Schließung Haltepunkte 1)
1	Strecke	6512	Rathenow Nord	Neustadt (Dosse)	30	HVL, OPR	9
2	Strecke	6752	Prenzlau	Prenzlau West, km 1	3	UM	0
3	Strecke	6542	Preußnitz B 2	Golzow (b.Brandenburg)	19	PM	5
4	Strecke	6555	Bad Belzig	Preußnitz B 2	1	PM	0
5	Strecke	6542	Golzow (b.Brandenburg)	Brandenburg Hbf (Gl. 1301)	16	PM	5
6	Strecke	6521	Bad Saarow- Pieskow Süd	Beeskow	17	LOS	6
7	Strecke	6752	Templin Stadt	Prenzlau West	34	UM	8
8	Strecke	6826	Uckro Süd	Schlieben	26	LDS	6
9	Strecke	6512	Bf Rathenow	Rathenow Nord	1	HVL	1
10	Strecke	6826	Beeskow West	GroßLeuthen- Gröditsch	22	LOS/LDS	7
11	Strecke	6827	Abzw. Kieswerk	Mühlberg Pbf	2	EE	1
12	Strecke	6826	Schlieben	Falkenberg (E.) Nord	23	EE	4
13	Strecke	6826	Uckro Süd	Duben-Alteno AB (Niederl.)	16	LDS	3
14	Strecke	6512	Bf Rathenow	Rathenow Nord	3	HVL	1
15	Strecke	6543	Königs Wusterhausen	Zossen	35	LDS	4
01.01.2006-31.12.2016			Stilllegung	15 Strecken	249		60

Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr

Weitere Daten liegen der Landesregierung nicht vor.

b) Wurden Strecken in diesem Zeitraum entwidmet? Wenn ja:

- i. Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum entwidmet?
- ii. Wie viele Strecken-km wurden entwidmet (absolut und prozentual)?

zu Frage 23 b): Ja, Näheres ist der Aufstellung zu entnehmen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Streckennummer	von	bis	Länge [km]	Landkreis
1	Strecke	6345	Abzw. CB -Sandow	Neuendorf	5	SPN
2	Strecke	6253	Abzw. CB -Sandow	Peitz	10	SPN
3	Strecke	6948	Paulinenaue	Neuruppin W 33	30	HVL
4	Strecke	6575	Simmersdorf	Wolfshain LG	20	SPN
5	Strecke	6944	Perleberg	Quitow	3	PR
6	Strecke	6505	Nauen	Kremmen	20	HVL
7	Strecke	6504	Wittstock	Meyenburg	1	UM
8	Strecke	6886	Wusterwitz	Görzke	18	HVL
9	Strecke	6886	Ast. Bücknitz	LG BB	16	HVL
10	Strecke	6799	Eberswalde	Eberswalde-Eisenspalterei	4	BAR
11	Strecke	6532	Hoppegarten	Alltandsberg	12	MOL
12	Strecke	6769	Prenzlau	Damme (Uckerm.)	10	UM
13	Strecke	6703	Bad Freienwalde	Angermünde	28	MOL/UM
14	Strecke	6524	Abzw. Alt Bliedorf	Thöringswerder	10	MOL
15	Strecke	6542	Abzw. Preußnitz W 6	Belzig	1	PM
16	Strecke	6555	Belzig	Preußnitz B2	2	PM
17	Strecke	6542	Belzig	Golzow (Lkrs Brandenbg)	13	PM
18	Strecke	6519	Fh Schönefeld Süd	LG BB (Grünau)	5	LDS
19	Strecke	6521	Bad Saarow -P. Süd	Beeskow	16	LOS
20	Strecke	6512	Neustadt (Dosse)	Rathenow Nord	39	OPR/HVL
21	Strecke	6752	Fährkrug (zu Templin)	Prenzlau Vorstadt	30	UM
22	Strecke	6542	Golzow (Lkrs Brandenbg)	Reckahn	9	HVL
23	Strecke	6517	Teltow	Teltow Hafen	8	TF
24	Strecke	6792	Finowfurt	Finowfurt	1	BAR
25	Strecke	6542	Treuenbrietzen	Niemegk	11	PM
26	Strecke	6253	Peitz	Weichensdorf	25	LOS/SPN
27	Strecke	6792	Finow	Finow	1	BAR
28	Strecke	6505	Germendorf	Oranienburg	7	OHV
Berichtszeitraum 01.01.2006-31.12.2016				Entwidmung 28 Strecken	355	

Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr

Weitere Daten liegen der Landesregierung nicht vor.

c) Welche Strecken wurden in diesem Zeitraum ausgebaut (bitte mit Angabe von Jahreszahl, Strecken-km und Kosten, aufgeschlüsselt nach Eigenmitteln der DB Netz AG und Bundesmitteln)?

Zu Frage 23 c): Das Investitionsvolumen der DB Netz AG im Land Brandenburg betrug im Zeitraum 2008 - 2017 ca. 2.844 Mio. EUR.

Eine jahresscheiben- und projektbezogene Aufteilung ist nicht möglich, da sich die Projektumsetzung häufig über mehrere Jahre erstreckt, Teile davon auch außerhalb des Betrachtungszeitraums liegen und eine sichere Zuordenbarkeit zu Bundesländern nicht immer

gegeben ist, da viele Projekte über Ländergrenzen hinweg umgesetzt werden. Die Investitionen verteilen sich auf einzelne größere Ausbaumaßnahmen sowie eine Vielzahl von Kleinmaßnahmen. Nachfolgend sind die wesentlichen Maßnahmen zusammengestellt.

Bahnstrecke	Maßnahme
Grundlegender Streckenausbau	
Berlin - Frankfurt/Oder	ABS-Projekt, grundlegender Ausbau, Achslasterhöhung auf 25 t und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Berlin - Cottbus	Ausbau zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus auf 160 km/h (Konjunkturprogramm)
Berlin - Rostock	Nassenheide - Rostock Achslasterhöhung auf 25 t und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Berlin - Dresden	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Wünsdorf und Hohenleipisch/Elsterwerda auf 160 km/h (ab 12/2017)
Dresdner Bahn	Lückenschluss Berlin-Südkreuz - Blankenfelde; Start der Projektumsetzung
Berliner S-Bahn	Errichtung des neuen Zugsicherungssystems ZBS (Umsetzung im Gesamtnetz bis 2023)
Ausgewählte Einzelmaßnahmen	
Berliner S-Bahn	Ausbau des Haltepunkts Wildau zum Kreuzungsbahnhof
Berliner S-Bahn	Bau eines Begegnungsabschnitts zwischen Strausberg und Hegermühle
Berliner S-Bahn	Entflechtung Fernbahn/S-Bahn des Bahnhofs Strausberg (derzeit in Bau)
Berliner S-Bahn	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Lichtenrade und Blankenfelde auf 80 km/h
Prignitz-Express (RE 6)	3. Bauabschnitt, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Wittstock – Pritzwald auf 120 km/h
Prignitz-Express (RE 6)	Umbau des Bahnhofs Groß Pankow für gleichzeitige Einfahrten zur Kreuzung der RE 6
Templin-Löwenberg (RB 12)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h
Cottbus - Ruhland – Großenhain (RE 18)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Großenhain und Ruhland
Berlin - Werneuchen (RB 25)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h zwischen Blumberg und Werneuchen
Berlin - Kostrzyn (Ostbahn); RB 26	Herstellung eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Strausberg und Rehfelde
Berlin - Kostrzyn	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120

(Ostbahn); RB 26	km/h zwischen Werbig und Küstrin-Kietz
Berlin - Kostrzyn (Ostbahn); RB 26	Entflechtung Fernbahn/S-Bahn des Bahnhofs Strausberg (derzeit in Bau)
Königs Wusterhausen – Frankfurt/Oder (RB 36)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h zwischen Königs Wusterhausen und Beeskow/Müllrose
Königs Wusterhausen – Frankfurt/Oder (RB 36)	Neubau Kreuzungsbahnhof Storkow
Cottbus - Forst (RB 46)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h
Eberswalde – Frankfurt/Oder (RB 60)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h zwischen Wriezen und Werbig
Eberswalde – Frankfurt/Oder (RB 60)	Neubau Kreuzungsbahnhof Wriezen
Britz-Joachimsthal (RB 63)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h
Angermünde – Grenze (Stettin); RE/RB 66	Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zwischen Angermünde und Passow (Blockteilung)
Oderbrücke Frankfurt/Oder	Neubau der zweigleisigen Eisenbahnbrücke über die Oder bei Frankfurt/Oder
Rangierbahnhof Seddin	umfassende Ertüchtigung und Anpassung an gestiegene Anforderungen (u. a. Richtungsgleisbremsen und Steue- rung)
Programm Seehafenhinter- landverkehr	Verlängerung von Überholungsgleisen für Güterverkehr
Zugsicherung	Vervollständigung der Ausrüstung mit PZB 90 (Punktför- mige Zugbeeinflussung)

Quelle: Deutsche Bahn AG

d) Kamen im betreffenden Zeitraum neue Strecken hinzu? Wenn ja, welche (bitte mit Angabe von Jahreszahl, Strecken-km und Kosten, aufgeschlüsselt nach Eigenmitteln der DB Netz AG und Bundesmitteln)?

zu Frage 23 d): Als Neubaustrecken wurden im 2. Halbjahr 2011 die Zuführungsstrecken zum geplanten Flughafenterminal BER in Betrieb genommen. Die Verlängerung der S-Bahn von Berlin-Schönefeld Flughafen über Waßmannsdorf nach BER besitzt eine Länge von ca. 7,7 km. Die neue Strecke der Fernbahn von der Abzweigstelle Selchow am Berliner Außenring über den BER zur Abzweigstelle Bohnsdorf West, einschließlich der beiden sich anschließenden Verbindungskurven von Bohnsdorf West nach Bohnsdorf Süd (zur sogenannten Görlitzer Bahn Richtung Cottbus) und Berlin-Grünau besitzt eine Länge von insgesamt ca. 13,8 km.

24. Wie viele Strecken-km des Brandenburger Schienennetzes sind derzeit elektrifiziert (absolut und prozentual)?

zu Frage 24: Es gibt im Land Brandenburg 2.730 km Schienenstrecken nach EBO. Davon sind 1.664 km elektrifiziert und 1.066 km nicht elektrifiziert. Der Anteil der elektrifizierten Strecken beläuft sich damit auf rund 61 Prozent (aus „Betriebsdaten des Schienenverkehrs des Statistischen Bundesamtes“, erschienen am 22.10.2015 (Stichtag 31.12.2010)).

25. Wann wird es konkrete Entscheidungen für den Bau neuer Regionalzug- und S-Bahnstrecken auf Grundlage der Korridoruntersuchungen geben?

zu Frage 25: Mit dem neuen Landesnahverkehrsplan 2018-2022 werden im Rahmen der Zielnetze auch dazu notwendige neue Infrastrukturen benannt. Die Entscheidungen zur Umsetzung liegen dann in der Regel bei Bund und Bahn. Die Länder Brandenburg und Berlin werden diese Prozesse abgestimmt und gemeinsam sowie unterstützt vom VBB verfolgen. Siehe auch Antwort auf die Fragen 26 sowie 31 und 32.

26. Wie positioniert sich die Landesregierung auf Grundlage der Korridoruntersuchungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Weiterentwicklung der folgenden Strecken? Von welcher Kosten- und Nachfrageprognose geht sie dabei jeweils aus?

- a) Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn
- b) Zweigleisiger Ausbau Angermünde – Stettin
- c) Elektrifizierung der Strecke nach Stettin
- d) Berlin – Küstrin-Kietz / Kostrzyn – Gorzów
- e) Berlin – Frankfurt (Oder) (ggf. Fortführung bis nach Rzepin / Zielona Góra)
- f) Zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
- g) Elektrifizierung Cottbus – Görlitz
- h) Reaktivierung der Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam (und S-Bahn-Verlängerung von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf)
- i) Inbetriebnahme Dresdner Bahn von Berlin-Südkreuz bis Blankenfelde und Einbindung in die Bestandsstrecke
- j) S-Bahn nach Rangsdorf und Anbindung Rolls Royce-Werk Dahlewitz
- k) 3. bzw. 4. Gleis und Express-S-Bahn zwischen Berlin und Nauen / Bau eines zusätzlichen Regionalverkehr-Gleises zwischen Falkensee und Spandau
- l) Ausbau Bahnhof Königs Wusterhausen
- m) Verschiedene Varianten Velten/Prignitz-Express
 - i. Durchbindung Prignitz-Express über die Kremmener Bahn (Regionalbahnvariante)
 - ii. S-Bahnverlängerung nach Velten, inkl. Durchbindung Prignitz-Express (Regionalbahn- und S-Bahnvariante)
 - iii. S-Bahnverlängerung nach Velten ohne Durchbindung Prignitz-Express (S-Bahnvariante)

zu Frage 26: Mit den Korridoruntersuchungen wurde ermittelt, ob und welche verkehrlichen Anforderungen an das Fernverkehrs-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz in der Hauptstadtregion bis 2030 bestehen. Für die Verbindungen mit dem größten Entwicklungsbedarf aufgrund der starken Pendlerverkehre zwischen Berlin und Brandenburg werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen bestimmt.

Zu den angefragten Strecken im Einzelnen:

a, h, j-m): Die Heidekrautbahn, die Potsdamer Stammbahn, die Anbindung von Dahlewitz/Rangsdorf, der Korridor Berlin-Nauen, der Bahnhof Königs-Wusterhausen sowie der Korridor Prignitz-Express/Velten werden im Ergebnis der Korridoruntersuchungen nun vertieft betrachtet. Im Rahmen des Folgeprojektes „i2030“ sollen zusammen mit den Infrastrukturunternehmen und dem Land Berlin die vorliegenden Erkenntnisse konkreter untersucht und Planungen, ggf. auch erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchungen aufgenommen werden.

b) und c): Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung sind in einem deutsch-polnischen Staatsvertrag festgelegt. Von der polnischen Seite sind eine Elektrifizierung bis 2020 und der Bau eines zusätzlichen Kreuzungsbahnhofs in Kolbaskowo vorgesehen. Der Ausbau des deutschen Streckenabschnittes ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Nach derzeitigem Stand plant die DB Netz eine Elektrifizierung und ein Kreuzungsbahnhof in Casekow. Eine Fertigstellung wird für 2023/2024 angestrebt.

Die Landesregierung hält aufgrund der weiter ansteigenden Nachfrage einen zweigleisig elektrifizierten Ausbau für erforderlich. Diese Position vertritt das Land auf allen Ebenen gegenüber dem Bund. Die Entscheidung und die Umsetzung des Ausbaus obliegt letztendlich dem Bund / der DB AG.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke und der Angebotsausweitung wird eine weiter zunehmende Nachfrage auf der Strecke erwartet. Die Kostenermittlung erfolgt im Rahmen der Planungen der DB Netz AG.

d): Mit Mitteln des Bundes und des Landes wird die Strecke derzeit an vielen Stellen aufgewertet. In Berlin sind die Verlängerung der Strecke zum Ostkreuz bis Ende 2018 und die Inbetriebnahme des Regionalverkehrshaltes Mahlsdorf zum kommenden Fahrplanwechsel vorgesehen. In Brandenburg werden bis Ende 2017 im Bahnhof Strausberg die Gleise von S-Bahn und Regionalverkehr entflochten und ein neuer Kombibahnsteig eingerichtet. Der Streckenabschnitt zwischen Strausberg und Rehfelde wird ebenfalls bis Ende 2017 zweigleisig ausgebaut und in Herrensee zwei neue Bahnsteige errichtet. Zudem laufen die Planungen für einen neuen Bahnsteig in Rehfelde.

Der Ausbau für höhere Geschwindigkeiten und die Elektrifizierung der Ostbahn wurden für den BVWP angemeldet, jedoch vom BMVI abgelehnt. Im Rahmen anstehender Infrastrukturmaßnahmen wird sichergestellt, dass künftig auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Die Planungen für den Neubau der Oderbrücke berücksichtigen auch eine nachträgliche Elektrifizierung. Über den Streckenausbau im Abschnitt Kostrzyn-Gorzow wird auf polnischer Seite entschieden.

e): Der Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt Oderbrücke für 160 km/h ist in Brandenburg weitgehend abgeschlossen. Derzeit laufen die Arbeiten im Berliner Abschnitt zwischen Ostbahnhof und Rummelsburg sowie zwischen Köpenick und Erkner, daran anschließend wird der Bereich Abzweig Stadtforst und der Bahnhof Köpenick ausgebaut. Auch auf polnischer Seite ist die Strecke über Rzepin nach Poznan für 160 km/h ausgebaut. Zwischen Rzepin und Zielona Gora wurde die Infrastruktur in den letzten Jahren ebenfalls modernisiert. In Bezug auf die Streckeninfrastruktur wird darüber hinaus kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

f): Zur Beseitigung des eingleisigen Infrastrukturengpasses zwischen Lübbenau und Cott-

bus laufen derzeit die Planungen für einen zweigleisigen Ausbau. Da es sich hierbei um eine wichtige Infrastruktur für die Anbindung der Lausitz auf der Schiene handelt, werden die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 und 2 durch das Land Brandenburg vorfinanziert. Nach Vorlage der Ergebnisse ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

g): Die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz ist aus der Sicht des Landes Brandenburg erforderlich und im Bundesverkehrswegeplan im Potenziellen Bedarf enthalten. Wenn die Strecke die Kriterien für die Aufnahme erfüllt, wird sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Bewertung durch den Bund zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist noch nicht abgeschlossen.

i): Der Wiederaufbau der Dresdner Bahn ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten, so dass die Finanzierung abgesichert ist. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte 1 (Mariendorf) und 2 (Lichtenrade) sind inzwischen bestandskräftig. Die ersten Baumaßnahmen sollen hier noch in 2017 beginnen. Im Planfeststellungsabschnitt 3 (Blankenfelde-Mahlow) erfolgte bis zum 21. August 2017 die Anhörung zur 4. Planänderung.

27. Die Dresdner Bahn wird die Anbindung an den Flughafen BER verbessern, die Fahrzeiten nach Südbrandenburg, Sachsen, Tschechien verkürzen sowie die Anhalter Bahn, den Berliner Außenring einschließlich der jeweiligen Verbindungsstrecken entlasten. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur auf Berliner Gebiet bei (Knoten Spandau / Ostkreuz)?

zu Frage 27: Die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur muss im Sinne effizienter und nachhaltiger Planungen über die Landesgrenzen hinaus betrachtet werden. Insbesondere das Berliner Schienennetz stellt aufgrund der Vielzahl der radial aus Brandenburg zulaufenden Strecken einen unentbehrlichen Knoten dar. Hier werden Anschlüsse im Regionalverkehr und zum Fernverkehr hergestellt und wichtige RE-Linien über Berliner Gebiet durchgebunden.

Die Landesregierung hat großes Interesse an einer attraktiven Schienenverkehrsanbindung nach Berlin. Die Attraktivitätssteigerung durch die Neugestaltung des Bahnhofs Berlin Ostkreuz wird daher ausdrücklich begrüßt. Durch den Umbau zu einem Umsteigeknoten zwischen Regional- und S-Bahnverkehr können die Erreichbarkeit vieler Ziele in Berlin erheblich verbessert und kürzere Reisezeiten realisiert werden.

Der Bahnhof Berlin-Spandau stellt einen Engpass im Netz dar und wurde seitens DB Netz AG als überlastet deklariert. Die Landesregierung sieht dringenden Handlungsbedarf zur infrastrukturellen Weiterentwicklung des Knotens Berlin-Spandau und steht dahingehend in engem Austausch mit Berlin.

28. Welche Chancen sieht die Landesregierung im Ausbau der deutsch-polnischen Schienenverbindungen und welche konkreten Maßnahmen ergreift sie, um diese Potentiale zu nutzen?

zu Frage 28: Die Landesregierung setzt sich weiterhin für die Verbesserung der bereits

bestehenden sowie auf den Ausbau von neuen Verbindungen zwischen den beiden Ländern ein. Die seit Jahren bestehende, gute Zusammenarbeit mit den benachbarten Grenzregionen auf der polnischen Seite soll weiter fortgeführt und entwickelt werden. Dies gilt vor allem für die Arbeit und den Erfahrungsaustausch der gemeinsamen Gremien (z.B. deutsch-polnischer Bahngipfel, Runder Tisch Verkehr der Oderpartnerschaft, Arbeitsgruppe Verkehr des Ausschusses für grenznahe Zusammenarbeit der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit) wie auch für die Kooperationen mit den Marschallämtern in den Regionen und mit anderen politischen Akteuren auf der polnischen Seite.

29. Welche Ergebnisse der Korridoruntersuchungen werden in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen?

zu Frage 29: Die Ergebnisse der Korridoruntersuchung dienen als Grundlage für den Landesnahverkehrsplan (Bildung der Zielnetze).

30. Wann wird die Landesregierung die Rohdaten der Korridoruntersuchungen veröffentlichen (auch in digitaler Form)?

zu Frage 30: Die Korridoruntersuchungen wurden vom VBB beauftragt und koordiniert. Die Abschlussberichte sind vom VBB in Abstimmung mit Berlin veröffentlicht worden (<http://www.vbb.de/de/article/startseite/oePNV-konzept-2030/korridoruntersuchung-brandenburg/1442404.html>).

31. In welchem Turnus kommt die AG Infrastruktur zwischen Berlin und Brandenburg zusammen, um die Weiterentwicklung der Strecken zu diskutieren? Wer nimmt an den Sitzungen teil?

32. Inwieweit finden Gespräche mit DB Netz statt, um die verschiedenen Optionen, die sich aus den Korridoruntersuchungen ergeben haben, zu erörtern?

zu Fragen 31 und 32: Die Länder Berlin und Brandenburg haben mit der DB Netz AG eine Rahmenvereinbarung („i2030“) über die weitere Verfahrensweise abgeschlossen. Darin sind die nächsten Schritte formuliert. Es wird eine Lenkungsgruppe geschaffen, welche die Prozesse steuert. Ziel ist der schrittweise Abbau von Engpässen in der Infrastruktur. In diesem Zusammenhang wird auch ein regelmäßiger Austausch zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der DB Netz AG stattfinden.

33. Wie wird die Finanzierung der neuen Schienenwege sichergestellt? Welchen Anteil wird DB Netz tragen? Welcher Anteil wird aus Bundesmitteln, welcher aus Landesmitteln kommen (bitte jeweils nach Projekten aufschlüsseln)?

zu Frage 33: Bei der Finanzierung neuer Schienenwege ist prinzipiell der Bund in der Verantwortung. Die Finanzierung von bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen erfolgt bedarfsorientiert grundsätzlich aus Bundesmitteln. In begrenztem Umfang können die Länder über die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen DB-EIU und dem Bund enthaltene Länderliste (LuFV, Anl. 8.7) über die Verwendung von Bundesmitteln mitentscheiden.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Landesmittel im Rahmen der gesetzlichen Mög-

lichkeiten (z. B. Förderungen) einzusetzen, wenn die landesspezifischen Voraussetzungen gegeben sind. Dies ist vor allem bei der Kofinanzierung von Projekten im Rahmen des GVFG- Bundesprogramm der Fall, bei denen das Land Projektanteile über die Richtlinie ÖPNV-Invest fördert. Zuständigkeitshalber, aber auch im Sinne des Subsidiaritätsprinzips, ist von einem weit überwiegenden Bundesmitteleinsatz für bundeseigene Eisenbahninfrastruktur auszugehen. Voraussetzung für den Einsatz von Bundesmitteln ist immer ein Eigenanteil des jeweiligen EIU.

Die konkrete Finanzierungsmöglichkeit und daraus abgeleitet die Anteile der Beteiligten werden im Einzelfall für das jeweilige Projekt und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden.

34. Wo sind die Kapazitätsengpässe beim Deutschland-Takt im Bahnknoten Berlin-Brandenburg und welche Lösungen wurden eingeleitet bzw. sollen eingeleitet werden?

zu Frage 34: Das Bundesministerium für Verkehr hat zur Entwicklung eines Deutschland-Taktes eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Auf Grundlage eines „Zielfahrplanes 2030plus“ sollen Kapazitätsengpässe und mögliche Lösungen identifiziert werden. Die Landesregierung hat hierzu eine Stellungnahme abgegeben. Der Bund hat die Bewertung noch nicht abgeschlossen.

35. Wie aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen (18/12017) hervorgeht, ist jede dritte Eisenbahnbrücke in Brandenburg marode. Bei welchen Bahnlinien drohen im Zeitraum 2018-2022 Streckensperrungen aufgrund einer Brückenmodernisierung oder eines Neubaus? Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um durch ein abgestimmtes Vorgehen die PendlerInnen so gering wie möglich zu belasten?

zu Frage 35: Die Feststellung des Instandhaltungsbedarfs erfolgt durch den Betreiber (EIU) bauwerksweise durch turnusmäßige Brückenprüfungen in einem mehrstufigen Bewertungssystem, bei dem auch Art und Umfang der Bauwerksschäden bewertet werden. Die Standsicherheit und Tragfähigkeit der vorhandenen Bauwerke ist vom EIU gegenüber der Aufsichtsbehörde (EBA) in jedem einzelnen Falle nachzuweisen, ggf. auch durch kurzfristig zu planende Maßnahmen als Alternative zu verfügbaren Sperrungen der betroffenen Infrastruktur durch das EBA.

Die Bundesregierung beziffert in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 18/12245) 76 von 811 Eisenbahnbrücken als dringend sanierungsbedürftig, d. h. ohne kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen droht eine Sperrung. Zuständig für die Instandsetzung ist der jeweilige Betreiber. Der Ersatz von Bauwerken am Ende ihrer Nutzungsdauer erfolgt unter Einsatz von Bundesmitteln.

Derzeit werden von der DB Netz AG Ersatzneubauten von Brücken insbesondere im Bereich Bernau-Berlin und entlang des Berliner Außenrings vorgenommen. In Bezug auf die Sperrungen erfolgt im Vorfeld eine Information der DB Netz AG gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern. Sofern möglich, wird auf kundenfreundliche Lösungen hingewirkt, wie z.B. auf die Vermeidung paralleler Sperrungen von Fern- und S-Bahn-Gleisen oder auf die Verlegung von Baumaßnahmen in Schul- oder Semesterferien.

V. Bedienung und Auslastung des Schienenpersonennahverkehrs

36. Wie hat sich der Umfang des Schienenpersonennahverkehrs in Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte für die Jahre 2006-2016 in Strecken-km und Fahrgästen pro Tag, absolut und prozentual)?

zu Frage 36: Bestellte SPNV-Leistungen im Land Brandenburg:

Jahr	Regionalverkehr Zugkm/Jahr	S-Bahn Berlin Zugkm/Jahr	Summe SPNV Zugkm/Jahr	Prozentuale Änderung
2006	32.157.000	3.476.000	35.633.000	
2007	30.324.000	3.408.000	33.732.000	- 5%
2008	30.319.000	3.376.000	33.695.000	0%
2009	30.233.000	3.387.000	33.620.000	0%
2010	30.322.000	3.450.000	33.772.000	0%
2011	30.468.000	3.457.000	33.925.000	0%
2012	32.290.000	3.613.000	35.903.000	+ 6%
2013	30.519.000	3.621.000	34.140.000	- 5%
2014	31.429.000	3.621.000	35.050.000	+ 3%
2015	31.489.000	3.621.000	35.110.000	0%
2016	31.483.000	3.673.000	35.156.000	0%

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Fahrgäste in Berlin und Brandenburg (Regionalverkehr: Einsteiger pro Tag, einschließlich einbrechender Verkehr; S-Bahn: Veröffentlichte Unternehmensfahrgäste der S-Bahn Berlin GmbH)

Jahr	Regionalverkehr Fahrgäste/Tag	Prozentuale Änderung	S-Bahn Berlin Mio. Fahrg./Jahr*	Prozentuale Änderung
2006	144.000		375	
2007	144.000	0%	371	- 1%
2008	152.000	+ 6%	388	+ 5%
2009	166.000	+ 9%	371	- 4%
2010	165.000	- 1%	376	+ 1%
2011	171.000	+ 4%	383	+ 2%
2012	158.000	- 8%	395	+ 3%
2013	195.000	+ 23%	402	+ 2%
2014	213.000	+ 9%	414	+ 3%
2015	226.000	+ 6%	417	+ 1%
2016	230.000	+ 2%	431	+ 3%

* Daten liegen nur als Jahresangabe vor, da S-Bahn Berlin GmbH als Nettovertrag bis Ende Dezember 2017 geführt wird

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Die Entwicklung der SPNV-Leistung und der Fahrgastnachfrage wird durch einzelne Effek-

te beeinflusst. Größere Auswirkungen ergaben sich beispielsweise durch die Fußball-Weltmeisterschaft (2006), die S-Bahn Krisenjahre (2009 ff.), Streiks (2014 f.) und Baumaßnahmen. Zu erheblichen Effekten führte 2012 die Unterbrechung der Strecke Potsdam-Berlin im Regionalverkehr. Aufgrund von Umleitungsverkehren stieg die bestellte Leistung, während die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr in diesem nachfragestarken Abschnitt sanken (Verlagerungseffekte zur S-Bahn).

In den aktuellen Verkehrsverträgen werden gegenüber den älteren Verkehrsverträgen detailliertere Anforderungen an die Erhebung der Nachfragedaten gestellt. Insbesondere in den Jahren 2012 und 2013 ergeben sich daher weitere Effekte durch die Umstellung der Erhebungsmethodik.

37. An wie vielen Haltepunkten hat es in den letzten zehn Jahren eine Verringerung des Takts gegeben (bitte aufschlüsseln nach Berliner Umland und weiterer Metropolenraum)?

zu Frage 37: Gegenüber dem Fahrplan 2007 ist an 16 Stationen, die alle im weiteren Metropolenraum liegen, der Takt verringert worden. Änderungen bei Einzelfahrten und vorübergehende Anpassungen (z.B. wegen Baumaßnahmen) sind dabei nicht berücksichtigt.

38. An wie vielen Haltepunkten kam es in den letzten zehn Jahren zu einer Verdichtung des Takts (bitte aufschlüsseln nach Berliner Umland und weiterer Metropolenraum)?

zu Frage 38: Gegenüber dem Fahrplan 2007 ist an 33 Stationen, davon 21 im Berliner Umland und 12 im weiteren Metropolenraum, der Takt ausgeweitet worden. Darin enthalten sind auch drei neu eröffnete Stationen (eine im Berliner Umland und zwei im weiteren Metropolenraum). Änderungen bei Einzelfahrten und vorübergehende Anpassungen (z.B. wegen Baumaßnahmen) sind dabei nicht berücksichtigt.

39. Welche Taktverdichtungen oder -ausdünnungen sind zum Fahrplanwechsel 2017/2018 geplant?

zu Frage 39: Es sind keine Taktverdichtungen oder -ausdünnungen geplant. Die geplanten Änderungen betreffen Einzelfahrten und vorübergehende Anpassungen (z.B. wegen Baumaßnahmen).

40. Welche Bahnstrecken weisen die stärkste Auslastung auf?

zu Frage 40: Die folgenden Streckenabschnitte weisen in den vergangenen Jahren im Regionalverkehr eine Nachfrage von mehr als 10.000 Fahrgästen am Tag auf:

- Brandenburg a.d.H. - Potsdam - Landesgrenze (RE1, RB20-23, S7)
- Nauen – Falkensee – Landesgrenze (RE2, RE6, RB10, RB14)
- Oranienburg - Birkenwerder - Landesgrenze (RE5, RB20, S1, S8)
- Eberswalde - Bernau - Landesgrenze (RE3, RE66, RB24, S2)
- Strausberg - Hoppegarten - Landesgrenze (RB26, S5)
- Fürstenwalde - Erkner - Landesgrenze (RE1, S3)
- Königs Wusterhausen - Zeuthen - Landesgrenze (RE2, RB22, RB24, S8, S46)
- Schönefeld Flughafen - Landesgrenze (RE7, RB14, RB22, S9, S45)

41. Wie strebt die Landesregierung, zusammen mit dem VBB, an, langfristig neue Ziel-

gruppen zu gewinnen? Ist es angesichts bestehender Engpässe im Berliner Umland überhaupt erwünscht, die Anzahl der Fahrgäste zu erhöhen?

zu Frage 41: Ja. Im Ergebnis der Korridoruntersuchungen sollen in den kommenden Vergabeverfahren auf nachfragestarken Streckenabschnitten Takte verdichtet und Fahrzeugkapazitäten erhöht werden. Zudem werden neben den laufenden Infrastrukturprojekten (z.B. Dresdner Bahn, Berlin Ostkreuz) weitere Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern und dem Land Berlin geprüft.

42. Gibt es signifikante Koordinierungsprobleme im grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs zu anderen Bundesländern und wenn ja, welche?

zu Frage 42: Nein.

VI. Bedienung und Auslastung des Güterverkehrs

43. Wie hat sich der Umfang des Güterverkehrs in Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte für die Jahre 2006-2016 in Strecken-km pro Tag, absolut und prozentual)?

zu Frage 43: Das Güteraufkommen in Brandenburg stellt sich nach Angaben des Landesamtes für Statistik und des Kraftfahrt-Bundesamtes wie folgt dar:

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I-III/2016*
Güteraufkommen in 1000t	276.679	274.543	267.517	260.005	261.088	270.615	271.434	276.502	286.788	289.523	284.605
Veränderung in %	100,0%	99,2%	96,7%	94,0%	94,4%	97,8%	98,1%	99,9%	103,7%	104,6%	102,9%

*) Die Auswertung der Daten für das IV. Quartal 2016 ist noch nicht abgeschlossen.

https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/kraftverkehr_node.html;jsessionid=3D4B7CFB7A52D3C9DA28BCC3CCAF19B1.live21303

Weitere Daten bezogen auf Strecken oder Tag liegen der Landesregierung nicht vor.

44. Welche Strecken werden besonders stark vom Güterverkehr genutzt? Welches Potential haben diese Strecken für zusätzliche Güterzüge – vor dem Hintergrund der prognostizierten Zahlen (auch im SPNV)?

zu Frage 44: Die Strecken mit besonders starkem Güterverkehr entsprechen dem Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Diese sind in der EU-Verordnung Nr. 1315/2013 vom 11. Dezember 2013 festgelegt. Detaillierte Daten zu einzelnen Strecken liegen der Landesregierung nicht vor.

45. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um die Verlagerung von

Straßengütertransporten auf die Schiene zu unterstützen?

zu Frage 45: Wesentlich für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene sind attraktive und leistungsfähige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße. Zur Stärkung dieser Schnittstellen sieht der LEP vor, Logistikfunktionen in leistungsfähigen Standorten zu bündeln. Im Rahmen der Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur fördert das Ministerium für Wirtschaft und Energie auch die Anbindung von Gewerbebetrieben an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz. Im Rahmen des Handlungsfeldes Logistik des Clusters Verkehr, Mobilität, Logistik der Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg steht das Thema Intermodale Verkehre im Fokus. Ziel der Clusterstrategie ist es hierbei, konkrete Projekte zu initiieren, um dieses Anliegen konzeptionell zu entwickeln und Angebote im kombinierten Verkehr zu verdichten. Hierdurch soll die verladende Wirtschaft motiviert werden, Gütertransporte auf die Schiene und/oder auf die Wasserstraße zu verlagern.

46. Wie gedenkt die Landesregierung, die Pläne des Bundesverkehrsministers zu nutzen, der die Trassenpreise für den Güterverkehr um rund 50 Prozent senken möchte?

zu Frage 46: Die Trassenpreise haben Einfluss auf die Bildung der Angebotspreise der Schienenverkehrsunternehmen und damit auf die Entscheidung der verladenden Unternehmen, von wem sie ihre Produkte transportieren lassen. Auf diese Entscheidungen der Wirtschaftsunternehmen nimmt die Landesregierung keinen Einfluss.

47. Im Verkehrsausschuss berichtete Ministerin Schneider am 02.06.2016 es gebe noch „kein konkretes in Papier gegossenes Konzept von DB Cargo [...], welche Güterverkehrsstellen nicht mehr angefahren werden sollen“. Gibt es dieses Konzept jetzt? Wenn ja, welche Güterverkehrsstellen sind davon betroffen?

zu Frage 47: Ein entsprechendes Konzept der DB Cargo AG liegt der Landesregierung nicht vor.

48. Wie hat sich der Güterumschlag in den Güterverteilzentren in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angabe bitte in Tonnen pro Güterverteilzentrum für die Jahre 2006 und 2016)?

zu Frage 48: Der Landesregierung liegen keine Daten bezogen auf Güterverkehrszentren vor. Sofern unternehmensbezogene Daten über den Güterumschlag von Landesamt für Statistik erhoben werden, unterliegen diese dem Datenschutz.

49. Wie wirkt die Landesregierung auf DB Cargo ein, dass diese mehr (oft unwirtschaftliche) Einzelwagenverkehre fährt, um so Lkw-Verkehre zu vermeiden?

zu Frage 49: Die DB Cargo AG steht als Wirtschaftsunternehmen auf dem freien Markt in Konkurrenz zu anderen Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Die Landesregierung nimmt auf unternehmerische Entscheidung keinen Einfluss.

50. Hatte die Einführung von Lang-Lkw Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr in Brandenburg? Wenn ja, welche?

zu Frage 50: Nein.

51. Wie viele Gefahrguttransporte fanden in Brandenburg im Jahr 2016 auf der Schiene statt (bitte jeweils Angabe der Strecke, des Gewichts und der Gefahrgutklasse)?

zu Frage 51: Der Landesregierung liegen dazu keine Angaben vor.

52. Zu welchem Anteil soll nach Eröffnung des Flughafens BER die Kerosinbelieferung des Flughafens durch Güterzüge stattfinden?

zu Frage 52: Nach Auskunft der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH wird nach derzeitiger Planung die Kerosinlieferung weiterhin zu 100% auf der Schiene erfolgen.

53. Welches Katastrophenschutzkonzept greift in Brandenburg für den Fall einer Havarie eines Gefahrguttransportes? Welche Stellen wären an einem Unfallmanagement beteiligt? Wie oft werden diesbezügliche Übungen von Rettungskräften durchgeführt?

zu Frage 53: Die Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr basieren generell auf den von den Aufgabenträgern des Brandschutzes gemäß § 3 Absatz 2 Nummer 2 des Brandenburgischen Brand- und Katastrophenschutzgesetzes (BbgBKG) aufzustellenden Alarm- und Einsatzplänen. Dies gilt somit auch für den Fall, dass es im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten zu Gefahrstofffreisetzungen kommt. Soweit die hierdurch entstehende Gefährdung das Ausmaß einer Katastrophe annimmt, erfolgt die Gefahrenabwehr auf Grundlage des von der örtlich zuständigen unteren Katastrophenschutzbehörde zu erstellenden Sonderplans (§ 39 BbgBKG).

Da die konkreten Einsatzmaßnahmen immer lageabhängig sein müssen, kann keine abschließende Aufzählung der zur Gefahrenabwehr erforderlichen Behörden und Organisationen erfolgen. Im Regelfall wird jedoch bei Transportunfällen auf Bahngleisen von einer Beteiligung der Feuerwehren, des Rettungsdienstes, der Polizei und des Notfallmanagers der Deutschen Bahn AG auszugehen sein.

Gemäß § 41 BbgBKG in Verbindung mit § 5 der Katastrophenschutzverordnung sind die Aufgabenträger des Brand- und Katastrophenschutzes verpflichtet, regelmäßige Katastrophenschutzübungen durchzuführen. Dieser Verpflichtung sind die Katastrophenschutzbehörden allein im Jahr 2016 dadurch nachgekommen, dass sie rund 60 Katastrophenschutzübungen durchgeführt haben. Auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 2547, Drucksache 6/6215, wird verwiesen.

VII. Perspektiven des SPNV in Brandenburg: Lärmschutz, Umwelt- und Klimaziele sowie Digitalisierung

54. Welches Potential sieht die Landesregierung im SPNV, um die Flächeninanspruchnahme, die Treibhausgasemissionen, Schadstoffemissionen, die Lärmbelastung und die Zahl der Verkehrstoten zu senken?

55. Wie hat sich die Ausschöpfung dieses Potentials in den letzten 20 Jahren verändert?

56. Welche Strategien verfolgt die Landesregierung, um die Ausschöpfung des o.g. Po-

tentials zu verbessern?

zu Fragen 54 bis 56: Der Schienenverkehr besitzt sehr hohes Potential für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich. Ein attraktiver SPNV ist Voraussetzung zum Umstieg vom Auto auf die Schiene. Damit bietet sich ein erhebliches Potential, um die Flächeninanspruchnahme, die Treibhausgasemissionen, Schadstoffemissionen, die Lärmbelastung und die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Zu dieser Einschätzung gelangt auch das Umweltbundesamt in seinem Bericht zum Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050.

Die Landesregierung setzt sich deshalb gegenüber der DB AG für den Ausbau und die Elektrifizierung weiterer Schienenverbindungen (z.B. Berlin – Lübbenau, Cottbus Görlitz, Angermünde-Stettin) ein.

Durch die Erhöhung von Kapazitäten auf stark nachgefragten SPNV – Linien sowie durch Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung von Engpässen wird die Attraktivität des SPNV gesteigert. Stetig steigende Fahrgastzahlen sind Indiz für den Erfolg dieser Strategie und ein adäquater Nachweis zur angefragten Ausschöpfung der Potentiale. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wird in der Antwort zu Frage 36 dargestellt.

57. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienenverkehrs sind noch Lärmschutzmaßnahmen erforderlich bzw. geplant?

zu Frage 57: Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen wird regelmäßig im Rahmen von Neu- und Ausbauten bzw. wesentlichen geometrischen Veränderungen von Gleisanlagen nach jeweils aktuellen emissionsrechtlichen Richtlinien neu bewertet und im jeweiligen baurechtlichen Verfahren (Planfeststellung) bewertet. Die darin festgestellten Lärmschutzmaßnahmen haben Bestandskraft; es besteht keine gesetzliche Veranlassung zu einer erneuten Bewertung.

58. Inwieweit nimmt die Landesregierung Einfluss auf die Betreiber von Schienenstrecken, mit dem Ziel, dass bevorzugt lärmarme Schienenfahrzeuge zum Einsatz kommen?

zu Frage 58: Im Rahmen der Vergabeverfahren im SPNV sind die allgemeinen Vorschriften bezüglich Lärm einzuhalten, insbesondere die TSI Lärm. Darüber hinaus setzt das Land Brandenburg in den Vergabeunterlagen regelmäßig Wertungsanreize für den Einsatz lärmärmerer Schienenfahrzeuge.

In Bezug auf die Güterzüge wurde von Seiten des Bundes ein Förderprogramm zur Umrüstung von Güterwagen und von der DB Netz AG ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Demnach werden Zuschläge für laute Züge verlangt und ein Bonus für den Einsatz umgerüsteter Güterwagen gewährt. Zudem haben Bundestag und Bundesrat ein Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen beschlossen, welches ab Ende 2020 den Einsatz lärmarmen Güterwagen in Anlehnung an die TSI Lärm vorsieht.

59. Wie hoch ist der Verkehrsmarktanteil („Modal Split“) des Schienenpersonennahverkehrs am Gesamtverkehr in Brandenburg (Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?

zu Frage 59: Bundesweit einheitliche Erhebungsgrundlage für den Modal Split ist die Ver-

kehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>). Diese wurde erstmals 2002 im wiedervereinigten Deutschland durchgeführt.

Die MiD differenziert den ÖPNV nicht in Schienen- und Straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr, sondern erhebt den ÖPNV Anteil gesamt. In der MiD 2002 lag der Anteil des ÖV in Brandenburg bei 8% und 2008 bei 9%. Die Ergebnisse der zurzeit laufenden Verkehrserhebung im Rahmen der MiD sollen voraussichtlich Ende 2018 vorliegen.

60. Wie hoch ist der Verkehrsmarktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr in Brandenburg (Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?

zu Frage 60:

Jahr Angaben in 1000t	1997	2007	2016*
Schienengüterverkehr	31.971	30.866	28.127
Binnenschifffahrt	5.560	4.626	2.821
Straßengüterverkehr	289.645	239.051	253.657

*bis III. Quartal; Quelle: Bundesamt für Statistik/ Kraftfahrbundesamt

61. In der Mobilitätsstrategie 2030 setzt die Landesregierung sich das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf „über 50 Prozent“ in 2030 zu erhöhen. Welchen Wert strebt die Landesregierung konkret für den Anteil des ÖPNV im Umweltverbund an? Wie soll die Evaluation erfolgen?

zu Frage 61: Die Evaluation erfolgt durch die Ermittlung des Modal Split, welcher in der zurzeit stattfindenden bundesweiten Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland (MID)“ ermittelt wird und deren Ergebnisse voraussichtlich Ende 2018 vorliegen. Aufgrund kontinuierlich steigender Fahrgastzahlen wird von einem ÖV – Anteil von > 10 % ausgegangen.

62. Wie groß ist der Anteil der BerufspendlerInnen, die zwischen Berlin und Brandenburg den SPNV nutzen (Personenanzahl im Vergleich zum MIV; Zahlen bitte jeweils für 1997, 2007 und 2017)?

63. Was ist die Gesamtsumme der täglichen Fahrgäste im Stadt-Umland-Verkehr unter Berücksichtigung nicht nur der BerufspendlerInnen, sondern auch des Einkaufs- und Freizeitverkehrs sowie anderer Verkehre?

zu Fragen 62 und 63: Eine Aufschlüsselung der Fahrgäste hinsichtlich der Anteile der BerufspendlerInnen und der täglichen Fahrgäste im Stadt-Umland-Verkehr liegen der Landesregierung nicht vor.

64. Wie groß ist der Anteil des Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen im Vergleich mit dem Anteil anderer Sektoren an energiebedingten CO₂-Emissionen im Land Brandenburg?

zu Frage 64: Die energiebedingten CO₂-Emissionen in BB im Jahr 2015 können der fol-

genden Tabelle entnommen werden:

	[Mio. t]	Anteil in %
Gesamt	58,5	100
Kraft- und Heizwerke, Raffinerie	44,3	75,7
Industrie/ Verarbeitendes Gewerbe	5,1	8,7
Verkehr	5,2	8,9
Haushalte und Kleinverbraucher	3,9	6,7

Quelle: 7. Monitoringbericht zur Energiestrategie 2030

65. Wie groß ist der Anteil der Erneuerbaren Energien beim Betrieb des schienengebundenen Nahverkehrs in Brandenburg?

zu Frage 65: Dazu liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

66. Gibt es Bestrebungen der Landesregierung, den Anteil der Erneuerbaren Energien zu erhöhen und etwa auf Braunkohlestrom im schienengebundenen Nahverkehr zu verzichten?

zu Frage 66: Die Landesregierung hat ein Interesse auch beim SPNV die Nutzung erneuerbarer Energien voranzutreiben. Im Rahmen der Ausschreibungen von SPNV-Leistungen werden für zusätzliche Initiativen der Eisenbahnunternehmen bei dem wertungsrelevanten Umweltkonzept weitere Punkte in der Wertung der Angebote vergeben. Des Weiteren werden die Entwicklungen zu erneuerbaren Energien im SPNV-Fahrzeugbereich aufmerksam beobachtet und geprüft, inwieweit Pilotprojekte erneuerbarer Energien im SPNV möglich sind.

67. Welche strategischen Ziele verfolgt die Landesregierung bei der Weiterentwicklung des SPNV in Hinblick auf:

- a) Stadtentwicklung
- b) Wirtschaftsentwicklung
- c) Digitalisierung (etwa in Hinblick auf W-LAN, Fahrgastinformationen)

68. Wie gedenkt die Landesregierung, ihre mobilitätspolitischen Ziele (Mobilitätsstrategie 2030 und Landesnahverkehrsplan 2018-2022) mit den weiteren Strategien und Zielen (Landesentwicklungsplan, Nachhaltigkeitsstrategie, Energiestrategie) abzugleichen?

zu Fragen 67 und 68: Die Mobilitätsstrategie 2030 definiert Mobilität als eine Querschnittsaufgabe, die alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft betrifft und eine integrierte Betrachtung und Vernetzung mit anderen Politikbereichen erfordert. Die Ziele der Mobilitätsstrategie stehen deshalb im Einklang mit den o.g. Strategien. So hat bspw. die Mobilitätsstrategie die Vorgabe aus der Energiestrategie, den Anteil erneuerbarer Energien am Verkehr auf 8 Prozent in 2030 zu erhöhen, übernommen und mit der Förderrichtlinie Mobilität zur Senkung der CO₂ – Emissionen im Verkehr, ein Instrument geschaffen, um dieses Ziel zu erreichen.

Das auf Berlin ausgerichtete Schienennetz und das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden das Gerüst für die Siedlungsentwicklung und die Raumentwicklung in der Hauptstadtregion. Das im Landesentwicklungsplan verankerte raumordnerische Leitbild konzentriert die Siedlungsentwicklung im Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland und in den Mittelzentren an diesen Verkehrsachsen. Innerhalb des Netzes großräumiger und überregionaler Schienenverkehrsverbindungen soll durch Haltepunkte im Fernverkehr und im hochwertigen Regionalverkehr, insbesondere in Berlin, am künftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) und in den Oberzentren die Erschließung der Zentralen Orte im öffentlichen Verkehr und deren Anbindung an übergeordnete Verkehrsverbindungen gewährleistet und unterstützt werden.

Die an den SPNV-Achsen liegenden Städte sind geeignet, durch Erschließung entsprechender Flächenpotentiale an den Verknüpfungsstellen eine verkehrssarme Siedlungsentwicklung zu gewährleisten. Zu den größten Vorteilen Brandenburgs gehören neben der Einbindung in die transeuropäischen Verkehrsnetze mit guter Anbindung an die Seehäfen und Osteuropa auch die hohe Dichte von Logistikknoten und im europäischen Maßstab erfolgreiche Güterverkehrszentren für den intermodalen Verkehr. Der Schienengüterverkehr hat vor allem im Transitverkehr auf den Hauptstrecken eine hohe Bedeutung, sowohl in Ost-West-Richtung als auch im Seehafenhinterlandverkehr.

Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren ist ein eigenständiges Ziel der Mobilitätsstrategie 2030. Dazu zählt die Entwicklung weiterer Projekte für eine digitale und kooperative Mobilität (mit VBB, mit Unternehmen der Internetbranche und modernen Mobilitätsdienstleistern).

69. Wie hat sich innerhalb der letzten zehn Jahre die Kundenzufriedenheit mit dem Regionalverkehr in Brandenburg im Vergleich mit anderen Bundesländern entwickelt?

zu Frage 69: Der VBB ermittelt seit 2005 jährlich die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste im Regionalverkehr nach einem einheitlichen Verfahren, das repräsentative Ergebnisse auf Basis der Verkehrsverträge und für den Regionalverkehr insgesamt liefert. Die Fahrgäste bewerten dabei zehn zug- und acht bahnhofsbezogene Qualitätskriterien. Diese sind:

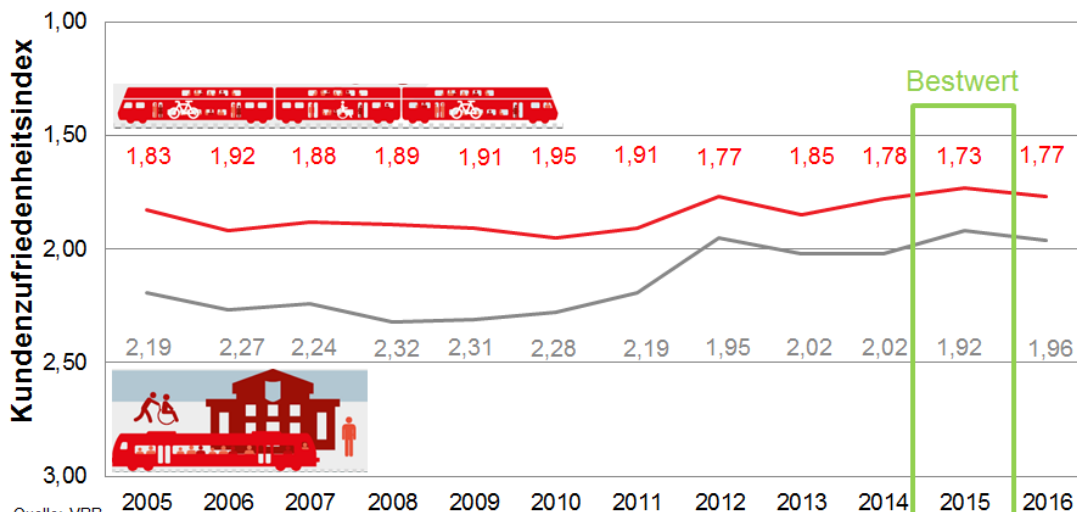
- zugbezogene Qualität (Verkehrsleistung)

Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ausstattung und Schadensfreiheit der Züge, Sicherheit vor Kriminalität/Belästigung/Bedrohungen im Zug, Sitzplatzangebot, Information im Regelfall bzw. zu Unregelmäßigkeiten/Verspätungen im Zug; Freundlichkeit und Kompetenz des vorhandenen Zugpersonals, Fahrkartenerwerbsmöglichkeit im Zug;

- bahnhofsbezogene Qualitätskriterien

Sauberkeit, Schadensfreiheit und Ausstattung der Bahnhöfe, Sicherheit vor Kriminalität/Belästigung/Bedrohungen im Bahnhof, Information im Regelfall und zu Unregelmäßigkeiten/Verspätungen im Bahnhof, Fahrkartenerwerbsmöglichkeit im Bahnhof, Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV.

Kundenzufriedenheit im Regionalverkehr Entwicklung



Quelle: VBB

Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung im Bahnregionalverkehr, statistische Sicherheit auf Vertragsebene 95% +/-0,1); Zufällige Anwesenheitsstichprobe ca. 3.500 Interviews/a mit Fahrgästen über 16 Jahre, die mindestens wöchentlich den Regionalzug nutzen Kundenzufriedenheitsindex als Mittelwert: ermittelt aus Zufriedenheit (Skala 1=sehr gut bis 6=sehr unzufrieden) und Wichtigkeit (Skala 10=extrem wichtig bis 1=völlig unwichtig) von zehn zugbezogenen bzw. acht bahnhofsbezogenen Qualitätskriterien

Ca. 2/3 aller befragten Kunden (Top-2 Box-Werte) sind mit der Qualität im Regionalverkehr im Verbundraum sehr zufrieden bzw. zufrieden, die Verkehrsleistung wird besser als die Bahnstationsqualität bewertet – aber beide Kundenzufriedenheitsindizes haben ein hohes Qualitätslevel und konnten in den vergangenen Jahren noch gesteigert werden. Bei einer Betrachtung der einzelnen Qualitätskriterien bewerten die Kunden die Pünktlichkeit der Züge, die Information bei Unregelmäßigkeiten in den Zügen und auf den Bahnhöfen sowie bezüglich des Sitzplatzangebots am kritischsten. Hier setzen viele Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung an. Eine höhere Zufriedenheit mit dem bestehenden Sitzplatzangebot ist jedoch nur mit Kapazitätssteigerungen in den Hauptverkehrszeiten erreichbar.

Ein direkter Vergleich der Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragungen mit anderen Bundesländern ist aufgrund verschiedener angewandeter Methoden nicht möglich.

70. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität erwägt die Landesregierung angesichts starker Auslastung (beispielsweise Fahrradmitnahme am Wochenende, WLAN, Fahrkartenkauf etc.)?

zu Frage 70: Die Landesregierung hat im SPNV-Angebot wesentliche Verbesserungen erreicht.

Die VBB-Fahrgastinformation bietet umfangreiche Informationen zu aktuellen Verkehrsinformationen, um die eigenen Reiseplanungen optimal gestalten zu können. Die Servicequalität beinhaltet eine 100% Begleitquote im SPNV. Die Fahrgäste sollen im Zug die Möglichkeit haben, Fragen u.a. zu Anschlussverbindungen etc. dem Zugbegleiter stellen zu können.

Durch das Pilotprojekt „Rad im Regio“ wird das Thema Fahrradmitnahme und Stärkung des Umweltverbundes untersucht. Im Pilot können die Fahrgäste durch die Markierungen auf den Bahnsteigen, der Züge den Ein- und Aussteige-Vorgang leichter erleben. Der Ausbau bzw. die Sperrung der Klappsitze in den Mehrzweckabteilungen soll den Konflikt zwischen Fahrgästen ohne und mit Fahrrädern lösen. Die Bereiche stehen vorzugsweise Rollstuhlfahrern, Eltern mit Kinderwagen und Fahrradfahrern zur Verfügung.

Der Pilot „Colibri“, welcher mit der DB Regio zusammen durchgeführt wird, beinhaltet u.a. das Thema WLAN im Zug sowie automatische Zählsysteme, die auch den Ein- und Ausstieg von Fahrradfahrern erfassen. Die Erfassung der Fahrräder soll mit einer späteren Verknüpfung der VBB-Fahrinfo Echtzeitinformationen zu den Fahrradstellplatzkapazitäten in den Zügen liefern.

71. Welche Position vertritt die Landesregierung hinsichtlich der (zukünftigen) Organisationsform der Deutschen Bahn?

zu Frage 71: Die Organisationshoheit für die Deutsche Bahn liegt beim Bund. Die Landesregierung hat keine Kenntnisse über aktuelle organisatorische Reformansätze des Bundes für die Deutsche Bahn AG.

72. Die ersten Prototypen autonom fahrender Autos sind entwickelt und werden als Mobilität der Zukunft vermarktet, ohne dabei bislang mit den Klimaschutzziele vereinbar zu sein. Trotzdem schreitet die Forschung in diesem Sektor rasant voran. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Forschung für innovative Konzepte im öffentlichen Verkehr weiter voranzubringen, um dem autonomen Individualverkehr eine attraktive öffentliche Alternative entgegensetzen zu können?

zu Frage 72: Die Landesregierung sieht im autonomen Fahren auch ein Potential für die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Im Rahmen der Aufstellung des „Forschungsprogramm Stadtverkehr 2017/2018 (FOPS)“ des BMVI haben diverse Gemeinden Vorhaben in genau dieser Richtung angemeldet, wobei es gegenwärtig vorrangig um automatisiertes Fahren geht.

Darüber hinaus wird die Landesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten Initiativen unterstützen, wie sie es bereits bei attraktiven Standard-Busangeboten (PlusBus) und verschiedenen innovativen und alternativen Bedienformen des öffentlichen und kooperativen Verkehrs (Bürgerbusse, Kombibusse) getan hat.

VIII. Barrierefreiheit im SPNV

73. Welche Haltepunkte (Bahnsteige) in Brandenburg sind barrierefrei zugänglich (bitte aufschlüsseln nach ebenerdigen Zugang, Aufzug, Rolltreppe, Blindenleitstreifen und Rampe)?

zu Frage 73: Im Land Brandenburg werden 337 Stationen durch den Regional- bzw. S-Bahnverkehr bedient, davon entsprechen 196 Stationen in Bezug auf eine Bahnsteighöhe gem. TSI-PRM (d. h. Bahnsteigkantenhöhe von 0,55 m ü. SO bzw. 0,76 m ü. SO im Regional- bzw. 0,96 m ü. SO im Berliner S-Bahnverkehr), der taktilen Wegeleitung und der stufenfreien (landseitigen) Erreichbarkeit den Anforderungen der Barrierefreiheit. An 50 Stati-

onen davon sind für den barrierefreien Zugang Aufzugsanlagen, an 146 Stationen entsprechend Rampenanlagen vorhanden.

Aktuell sind weitere 14 Stationen zumindest teilweise (mindestens einer von mehreren Bahnsteigen der Station) barrierefrei ausgestattet, 3 davon verfügen über Aufzugs- und die übrigen 11 über Rampenanlagen.

Ohne Bezug auf eine TSI-PRM-konforme Bahnsteighöhe ist eine stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige vom öffentlichen Straßenland an 307 Stationen vollständig und an weiteren 18 Stationen zumindest teilweise (mindestens einer von mehreren Bahnsteigen der Station) möglich.

Rolltreppenanlagen befinden sich nur im Bahnhof Potsdam Hbf.

74. Wird Brandenburg die Vorgaben laut §8 PBefG bis 2022 einhalten? Ist jetzt schon bekannt, wo es Ausnahmen geben wird?

zu Frage 74: Rechtsgrundlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr das Personenbeförderungsgesetz. Der § 8 PBefG trifft auf den SPNV nicht zu.

75. Wo besteht der größte Handlungsbedarf an barrierefreien Fahrzeugen?

zu Frage 75: Im Rahmen der Vergabeverfahren wurde in der Regel der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 1300/2014 DER KOMMISSION vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) gefordert. Dementsprechend sind diese Fahrzeuge inzwischen auch planmäßig im Einsatz.

Aufgrund von Problemen mit der Fahrzeugverfügbarkeit von Dieseltriebwagen bei DB Regio AG werden derzeit einzelne Fahrten bei den grenzüberschreitenden Linien nach Polen ersatzweise mit nicht barrierefreien Fahrzeugen der Baureihe 628 durchgeführt. Diese werden durch Fahrzeuge der Baureihe 646 ersetzt, sobald diese zur Verfügung stehen.