

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3417  
der Abgeordneten Klara Geywitz (SPD-Fraktion)  
Drucksache 6/8376

### RE-1-Taktverdichtung

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

Vorbemerkung der Fragestellerin: Die Landesregierung hat im Ergebnis der Tagung der Landeskabinette von Brandenburg und Berlin am 13. März 2018 u. a. mitgeteilt, dass es im laufenden und kommenden Jahr deutliche Verbesserungen im Regionalverkehr geben soll. Ausdrücklich wurden u. a. Kapazitätserhöhungen beim RE 7 genannt. Aussagen zu der von den betroffenen Kommunen westlich Berlins geforderten Taktverdichtung des RE 1 zum Fahrplanwechsel 2018/19 wurden nicht gemacht. Auf Nachfrage wurde gegenüber der Presse erklärt, dass kein entsprechendes Wagenmaterial zur Verfügung stünde.

1. Welche Gründe haben die Landesregierung dazu bewogen, verfügbares zusätzliches Wagenmaterial zunächst zwischen Nauen und Berlin und zwischen Bad Belzig und Berlin und nicht zur Taktverdichtung des RE 1 einzusetzen?

zu Frage 1: Eine Kapazitätserhöhung wurde bei DB Regio auch für die Linie RE1 angefragt. Da die Linie RE1 bereits heute mit der maximalen Fahrzeuglänge für die bestehenden Bahnsteige bedient wird, wäre eine Kapazitätserhöhung nur mit zusätzlichen Zugfahrten möglich gewesen. Dies hätte einen hohen Fahrzeugbedarf und zusätzliche Trassen im Linienvverlauf bedingt, was kurzfristig nicht umsetzbar war. Die Verhandlungen im Rahmen bestehender Verkehrsverträge konzentrierten sich daher auf Linien, bei denen mit geringen Änderungen im Fahrzeugeinsatz die Kapazitäten bestehender Zugfahrten auf ebenfalls wichtigen Achsen von und nach Berlin erhöht werden können. Konkret betrifft dies die Achsen:

- Dessau - Bad Belzig - Michendorf - Potsdam-Rehbrücke - Potsdam Medienstadt Babelsberg - Berlin (RE7) von 300 auf 460 Sitzplätze,
- Wünsdorf-Waldstadt - Zossen - Rangsdorf - Dahlewitz - Blankenfelde - Flughafen Schönefeld/ Flughafen BER - Berlin (RE7) von 300 auf 460 Sitzplätze,
- Nauen - Brieselang - Falkensee - Berlin (RB10) von 460 auf 600 Sitzplätze,
- Wustermark - Elstal - Dallgow-Döberitz - Berlin (RB13) von 160 auf 300 Sitzplätze.

In der gesamthaften Betrachtung wird auf diesem Wege mit den verfügbaren Fahrzeugen ein insgesamt größerer Nutzen im Gesamtnetz erzielt.

2. Erwägt die Landesregierung, vorhandene Triebwagen, die von Brandenburg oder Werder kommend in Potsdam Hbf mit der RB 21 gekoppelt werden und mit diesem Verbund nach Berlin-Friedrichstraße fahren könnten, zur Taktverdichtung einzusetzen?

zu Frage 2: Mit den vorhandenen Triebwagen wird schon seit mehreren Jahren eine Taktverdichtung der westlichen Linie RE1 zwischen Brandenburg Hbf. bzw. Potsdam Park Sanssouci und Berlin Friedrichstraße zu den Hauptverkehrszeiten angeboten. Durch die Verknüpfung dieser Fahrten mit den Linien RB21 und RB22 sind diese Fahrzeuge außerhalb der Bedienzeit der Verdichter-Fahrten von und nach Brandenburg Hbf. bereits in die Anbindung des Wissenschaftsstandortes Golm im Halbstundentakt mit Zügen in Doppeltraktion eingebunden.

3. Strebt die Landesregierung eine Verdichtung des RE-1-Taktes vor 2022 an?

4. Wenn ja: zu welchem Zeitpunkt? Wie ist der derzeitige Verhandlungsstand?

5. Wenn nein: Warum nicht?

zu Fragen 3 bis 5: Eine Taktverdichtung der westlichen Linie RE1 besteht zu den Hauptverkehrszeiten bereits in der jeweiligen Lastrichtung (vgl. Antwort zur Frage 2). Im Verkehr von und nach Potsdam ist ab 2019 zudem der Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur vorgesehen. Dadurch kann die Fahrzeit der S7 Richtung Potsdam verkürzt, die Attraktivität der S-Bahn zum parallelen Regionalverkehr gesteigert und die hohen Kapazitäten der S-Bahnzüge besser genutzt werden. Die Verdichtung des RE1-Taktes ist erst mit Wirksamkeit des neuen Verkehrsvertrages ab Dezember 2022 möglich.