

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4251

der Abgeordneten Steeven Bretz (CDU-Fraktion) und Rainer Genilke (CDU-Fraktion)

Drucksache 6/10521

Auswirkungen der Vergabeentscheidung beim Netz Elbe-Spree auf die Landeshauptstadt Potsdam

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

Vorbemerkungen der Fragesteller: Mit der kürzlich erfolgten Vergabeentscheidung wurde die Ausschreibung der SPNV-Verkehrsleistungen beim Netz Elbe-Spree abgeschlossen. Mit insgesamt 28 Millionen Zugkilometern handelt es sich um die größte europäische Auftragsvergabe im Schienenverkehr.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen ergeben sich auf den Schienenpersonenverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam durch die Vergabe des Netz Elbe-Spree.

zu Frage 1: Mit der Vergabe werden die im LNVP festgelegten Angebote umgesetzt. Es kommt zu Linienänderungen, Leistungsausweitungen und Kapazitätserhöhungen.

2. Welche Bahnhöfe verlieren eine direkte Zugverbindung nach Potsdam Hauptbahnhof? Wie bewertet die Landesregierung diese Entwicklung? Welche Alternativen stehen für die betroffenen Fahrgäste zur Verfügung?

zu Frage 2: Alle Bahnhöfe behalten eine direkte Zugverbindung nach Potsdam. Durch das Aufgehen der alten Linie RB23 in der neuen Linienführung der RB33 verlieren die Halte Seddin und Michendorf die direkte Anbindung an Potsdam Hbf. Zudem wird das Zugangebot zwischen Seddin, Michendorf, Potsdam Rehbrücke und Potsdam Medienstadt Babelsberg durch zusätzliche Züge der Linie RE7 verdichtet. Für beide Stationen bestehen alternativ bereits heute dichte Angebote im regionalen Busverkehr. Außerdem stehen neue Direktverbindungen von Jüterbog, Altes Lager, Treuenbrietzen Süd, Treuenbrietzen, Elsholz, Buchholz und Beelitz Stadt nach Potsdam Hbf. zur Verfügung.

3. Weshalb ist der Halbstundentakt des RE 7 nur bis zum Bahnhof Berlin Wannsee vorgesehen?

zu Frage 3: Die Linienführung entspricht dem Verkehrsaufkommen einerseits und den möglichen Trassenkapazitäten auf der sogenannten Stadtbahn andererseits. Am Bahnhof

Berlin-Wannsee bestehen zudem kurze Anschlüsse zur Weiterfahrt nach Berlin im S-Bahn- und Regionalverkehr.

4. Weshalb ist vorgesehen, die Verbindungen der Regionalbahn von Golm über Potsdam nach Berlin in der Hauptverkehrszeit zu reduzieren?

zu Frage 4: Während der Hauptverkehrszeit tritt in der Relation Golm - Berlin keine Reduzierung gegenüber dem heutigen Angebot ein. Die geplanten Linienführungen berücksichtigen die möglichen Trassenkapazitäten auf der Berliner Stadtbahn. Zwischen Golm und Berlin verkehren ab Dezember 2022 zwei Züge pro Stunde - jeweils ein Zug pro Stunde über Potsdam Hbf und über Berlin-Spandau. Dieses Angebot gilt ganztags und stellt damit außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine Leistungsausweitung dar. Die Leistung zwischen Potsdam und Berlin wird von einem zusätzlichen Zug der Linie RE1 mit deutlich höherer Kapazität übernommen.

5. Wie bewertet die Landesregierung die Angebotskapazität und Angebotsqualität, die im neuen Netz Elbe-Spree vorgesehen ist, angesichts des Wachstums der Landeshauptstadt und der umliegenden Regionen?

zu Frage 5: Die Entwicklung der Angebotskapazität und Angebotsqualität steht mit dem Wachstum der Landeshauptstadt und der umliegenden Regionen im Einklang. Im beschlossenen LNVP sind diverse Verbesserungen enthalten, die nunmehr komplett mit der Vergabe des NES umgesetzt werden. Zu nennen sind insbesondere:

- Taktverdichtungen auf den Linien RE1 und RE7,
- Taktverdichtung zwischen Beelitz und Potsdam,
- direkte Einbindung der RB33 nach Potsdam Hbf,
- Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an den Fernverkehrshalt Spandau durch die RB21,
- Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten pro Zug auf vielen Linien, insbesondere RE1, RE7, RB22 (in Richtung Flughafen BER) und RB23 (in Richtung Golm).

6. Welches Wagenmaterial mit welcher Kapazität soll auf den einzelnen Linien des Netz Elbe-Spree jeweils zum Einsatz kommen? Wie verteilt sich die Kapazität jeweils auf 1. und 2. Klasse? Wie groß ist die verfügbare Kapazität jeweils für Fahrräder?

zu Frage 6:

Linie	Fahrzeugtyp	Plätze 2. Kl.	Plätze 1. Kl.	Plätze gesamt	Fahrräder
FEX	5 Dosto	453	32	485	60
RE1	Desiro HC	605	32	637	49
RE2	5 Dosto	518	32	550	60
RE7	Talent 2	398	22	420	36
RE8	KISS	380	20	400	36
RE20	5 Dosto	518	32	550	60
RB10	5 Dosto	518	32	550	60
RB14	5 Dosto	518	32	550	60
RB17	Desiro HC	376	16	392	32
RB20	Talent 2	142	8	150	15
RB21	Talent 2	256	14	270	21
RB22	Talent 2	256	14	270	21

RB23	Talent 2	398	22	420	36
RB24	5 Dosto	453	32	485	60
RB32	5 Dosto	453	32	485	60
RB33	LINT54	140	0	140	9
RB37	LINT54	140	0	140	9
RB51	LINT54	140	0	140	9

7. Welche Optionen zur Verstärkung sind auf welchen Linien zu welchen Zeitpunkten vorhanden? Wer entscheidet über diese Optionen?

zu Frage 7: Für den RE1 bestehen folgenden Optionen:

Option	Zeitpunkt
Erhöhung der Sitzplatzkapazität auf 800 Sitzplätze bei 6 Zuggarnituren	bis Dez. 2022
Erhöhung der Sitzplatzkapazität auf 800 Sitzplätze bei 7 Zuggarnituren	bis Dez. 2025
Erhöhung der Sitzplatzkapazität auf 800 Sitzplätze bei 13 Zuggarnituren (kann nur ausgeübt werden, wenn die erste Option nicht ausgeübt wurde)	bis Dez. 2025

Die Entscheidung treffen die Länder Berlin und Brandenburg im Einvernehmen, der Zeitpunkt der Umsetzung ist abhängig von der Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen.

8. Wann wird auf den einzelnen Linien des Netz Elbe-Spree jeweils WLAN im Zug verfügbar sein?

zu Frage 8: Die Vorgabe WLAN im Zug muss auf allen Linien zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2022 (Fahrplanwechsel) umgesetzt sein.

9. Auf welchen Linien des Netz Elbe-Spree werden ab wann alternative Antriebe zum Einsatz kommen?

zu Frage 9: Trotz eines erheblichen Wertungsbonus im Vergabeverfahren wurden für die Linien RB33, 37 und 51 keine Fahrzeuge mit alternativen Antrieben angeboten, somit sind bisher keine alternativen Antriebe im Netz Elbe-Spree vorgesehen.

10. Auf welchen Linien des Netz Elbe-Spree werden Dieselantriebe zum Einsatz kommen?

zu Frage 10: Dieselantriebe kommen auf den Linien RB33, 37 und 51 zum Einsatz.

11. Auf welchen Bahnsteigen werden Verlängerungen der Bahnsteige erfolgen? Auf welchen Bahnsteigen werden Verlängerungen geprüft? Wann wird über diese Verlängerungen entschieden?

zu Frage 11: Die Verlängerung von Bahnsteigen entlang der Linie RE1 ist ein Teilprojekt des Infrastrukturprojekts i2030. Als Bahnsteige mit einer Nutzlänge von weniger als 210m wurden in Brandenburg die Stationen Wusterwitz, Kirchmöser, Götz, Groß Kreutz, Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf, Pillgram, Frankfurt(Oder)-Rosengarten, Kraftwerk Finkenheerd, Finkenheerd, Wiesenau, Ziltendorf und Eisenhüttenstadt identifiziert. Im Rahmen des weiteren Projektfortschritts wird der Anpassungsbedarf der jeweiligen Station geprüft und die Kosten ermittelt. Danach kann über die konkrete Verlängerung entschieden werden. Im Rahmen laufender Planungen von DB Station und

Service, wie z.B. in Eisenhüttenstadt und Frankfurt(Oder)-Rosengarten, wird die neue Bahnsteignutzlänge von 210m bereits berücksichtigt.

12. Welche Angebote wurden von welchen Unternehmen für die vier Lose im Netz Elbe-Spree abgegeben? Welche Unternehmen haben aus welchen Gründen für die einzelnen Lose den Zuschlag erhalten?

zu Frage 12: Aufgrund der vergaberechtlichen Schweigepflicht können hier nicht alle Angebote benannt werden. Den Zuschlag erhielten die ODEG mbH auf die Lose 1 und 4 und die DB Regio AG auf die Lose 2 und 3. Diese Zuschläge haben im Vergleich zwischen allen Angeboten auf Einzellose und Loskombinationen das wirtschaftlich günstigste Angebot ergeben.

13. Welche Festlegungen und Optionen enthält das vorgesehene Fahrzeugfinanzierungskonzept?

zu Frage 13: Die im Vergabeverfahren integrierte Wiedereinsatzgarantie (WEG) wird nur wirksam, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) innerhalb von vier Monaten nach dem Zuschlag gegenüber der VBB GmbH schriftlich erklärt, dass die WEG in Anspruch genommen wird und der Berechtigte sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zuschlag durch eine schriftliche Erklärung gegenüber der VBB GmbH in Anspruch nimmt. Zum jetzigen Zeitpunkt haben sich die Unternehmen noch nicht geäußert. Von der WEG umfasst sind nur Neufahrzeuge, deren Nutzung ein Leasing- bzw. Mietvertrag zugrunde liegt. Dieser Vertrag würde auf das neue EVU übergehen.

14. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus, dass durch den VBB die Übernahme der eingesetzten Neufahrzeuge garantiert wird?

zu Frage 14: Den sogenannten Wiedereinsatz der Fahrzeuge (WEG) garantieren die Aufgabenträger Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern gemeinschaftlich, nicht jedoch die VBB GmbH. Wie unter Antwort zu Frage 13 formuliert, handelt es sich nicht um eine Übernahme der Fahrzeuge sondern vielmehr um eine Übertragung eines Leasing- oder Mietvertrages auf das Folge-EVU. Weder die beteiligten Länder noch die VBB GmbH werden Eigentümer der Fahrzeuge. Das Land Brandenburg erhofft sich mit dieser Regelung u.a. wirtschaftlich vorteilhafte Konditionen im Folgevertrag.

15. Welche weiteren Schritte erfolgen zwischen der Vergabeentscheidung und der Betriebsaufnahme?

zu Frage 15: Für die planmäßige Betriebsaufnahme sind die EVU verantwortlich. Die VBB GmbH wird die Betriebsaufnahme begleiten und dokumentieren. Die Verträge sind mit Zuschlag zustande gekommen. Darüber hinaus soll zur einfacheren Abwicklung der Verkehrsverträge eine sogenannte Vertragsurkunde gefertigt und von den Vertragsparteien zu einem späteren Zeitpunkt unterzeichnet werden.