

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3451

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

Drucksache 6/8467

### **Kurzfristige Verbesserungen des Regionalverkehrsangebotes für die Landeshauptstadt Potsdam**

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

Vorbemerkung der Fragesteller: Die Landesregierung hat kürzlich mitgeteilt, im Laufe der Jahre 2018 und 2019 einige kurzfristige Angebotsverbesserungen beim Regionalverkehr durch zusätzliche Bestellung von Kapazitäten erreichen zu wollen. Durch den Einsatz von zusätzlichen Doppelstockwagen, „Verdichtenzügen“ und Dieseltriebwagen soll auf einigen Strecken den Engpässen im Regionalverkehr in Brandenburg begegnet werden. Für die Landeshauptstadt Potsdam sind allerdings auf der Achse des RE 1 im Abschnitt Berlin-Potsdam-Magdeburg keinerlei Verbesserungen in Sicht. Angesichts von vielen tausenden Pendlerinnen und Pendlern, die auf diesem Abschnitt, wie auf vielen anderen im Land Brandenburg, tagtäglich in überfüllten Zügen stehen müssen, ist dies nicht nachvollziehbar.

1. Bewertet die Landesregierung die derzeitige Situation auf dem genannten Streckenabschnitt des RE 1 als zufriedenstellend, insbesondere im Hinblick auf die Angebotsqualität?

zu Frage 1: Die Angebotsqualität im SPNV auf dem stärkst nachgefragten Abschnitt zwischen Potsdam Hbf. und Berlin Charlottenburg ist gut. Neben 6 S-Bahn-Zügen der Linie S7 verkehren zur HVZ vier Regionalverkehrszüge pro Stunde. Die Nachfrage zur HVZ übersteigt die Zahl der angebotenen Sitzplätze nicht. Westlich Potsdams verfügen die im Halbstundentakt verkehrenden Regelzüge der RE1 über 600 Sitzplätze pro Doppelstockzug. Auf einzelnen Fahrten erreicht bzw. überschreitet die Zahl der Fahrgäste die Zahl der angebotenen Sitzplätze.

2. Warum ist beim RE 1 im genannten Abschnitt keine Taktverdichtung schon ab 2018 oder zumindest 2019 möglich?

3. Laut PNN vom 15. März 2018 wird seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung als Begründung für die ausbleibende Taktverdichtung angeführt: „Es gibt keine Züge. So einfach ist das. Leider.“ Inwieweit ist es die Position der Landesregierung, dass es für den Anbieter DB Regio unmöglich sei, in den nächsten zwei Jahren das nötige Wagenmaterial für eine Taktverdichtung zu Verfügung zu stellen?

4. Trifft dies ebenfalls auf eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zu?

zu Fragen 2 bis 4: Die Linie RE1 wird bereits heute mit der maximalen Fahrzeuglänge für die bestehenden Bahnsteige bedient. Aufgrund der hohen Nachfrage werden zwischen Brandenburg/Havel und Berlin bereits seit mehreren Jahren zur Hauptverkehrszeit Verdichterzüge eingesetzt. Eine weitere Kapazitätserhöhung wäre nur mit zusätzlichen Zugfahrten möglich. Dies erfordert eine erhebliche Erhöhung des Fahrzeugbedarfs und zusätzliche Trassen im Linienverlauf und schafft damit Bedingungen, die kurzfristig nicht umsetzbar sind.

5. Warum ist es an anderen Stellen im Land Brandenburg möglich, durch „zusätzlichen Einsatz von Doppelstockwagen“, „Verdichterzügen“ und „Dieseltriebwagen“ (Quelle: Anlage zur PM der Staatskanzlei) gezielte Angebotsverbesserungen herbeizuführen, während auf der anderen Seite dies beim RE 1 unter Hinweis auf zu wenig Wagenmaterial verweigert wird?

zu Frage 5: Auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 wird verwiesen. Die Verhandlungen zu möglichen Angebotsverbesserungen fanden im Rahmen bestehender Verkehrsverträge statt. Sie mussten sich daher auf Pendlerlinien konzentrieren, bei denen ohne erhebliche Änderungen im Fahrzeugeinsatz die Kapazitäten bestehender Zugfahrten erhöht werden können. Im Ergebnis der Gespräche mit dem Vertragsunternehmen DB Regio AG waren bei der Linie RE1 keine weiteren Erhöhungen möglich.

6. Ist aus Sicht der Landesregierung eine Angebotsverbesserung in Form einer Taktverdichtung beim RE 1 vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 möglich? Falls ja: Wann? Falls nein: Warum nicht?

zu Frage 6: Auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 4 und 5 wird verwiesen.

7. Beabsichtigt die Landesregierung in den nächsten Jahren anderweitig für eine Verbesserung der Angebotsqualität im genannten Abschnitt zu sorgen? Falls ja, wie?

zu Frage 7: Im Verkehr von und nach Potsdam ist ab 2019 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 können 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 und vorgesehen.