

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3535
der Abgeordneten Steeven Bretz und Rainer Genilke
Fraktion der CDU
Landtagsdrucksache 5/8904

Wortlaut der Kleinen Anfrage 3535 vom 15.04.2014:

Fehlender Regionalbahnsteig am Bahnhof Griebnitzsee

Aktuellen Pressemeldungen zufolge hat die Deutsche Bahn AG nunmehr zugesagt am Bahnhof Griebnitzsee im Jahr 2015 den dringend erforderlichen zweiten Regionalbahnsteig zu bauen. Voraussetzung für den Bau sei allerdings noch der Abschluss einer Realisierungsvereinbarung mit dem Land Brandenburg. Der Bahnsteig ist notwendig, damit die Regionalzüge der RB 21 und 22 in beiden Richtungen am Bahnhof halten können.

Wir fragen daher die Landesregierung:

1. Wann und mit welchem konkreten Ergebnis wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKU) zur Wirtschaftlichkeit des Regionalbahnsteiges in Griebnitzsee in Auftrag gegeben? Wo wurde diese veröffentlicht? Wenn nein, warum nicht?
2. Wie weit sind die Verhandlungen mit der DB Netz AG und DB Station & Service AG hinsichtlich der eingeforderten Realisierungsvereinbarung fortgeschritten? Wie ist der Planungsstand und wann ist mit einem Baubeginn und wann mit einer Fertigstellung/Inbetriebnahme zu rechnen?
3. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Bau und welcher Kostenanteil ist durch das Land Brandenburg und durch die Landeshauptstadt Potsdam zu tragen?
4. Mit welchem Betriebskonzept, unterteilt nach Halteanzahl pro Richtung (Mo – Fr, Sa + So), sollen welche Linien (Ziel- und Endbahnhof bitte benennen) hier halten? Welche Kosten sind mit den damit einhergehenden Mehrbestellungen bei den Halten zu erwarten?
5. Sind die Baufinanzierung und die Finanzierung der zusätzlichen Halte durch die Landesregierung gesichert? Sind für die Baufinanzierung und die Mehrbestellungen bei den Halten Angebotsreduzierungen an anderer Stelle notwendig (Wenn ja, bitte Angabe wo) oder besteht diesbezüglich ein anderweitiger finanzieller Spielraum (Wenn ja, bitte konkret aufschlüsseln wo)?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wann und mit welchem konkreten Ergebnis wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKU) zur Wirtschaftlichkeit des Regionalbahnsteiges in Griebnitzsee in Auftrag gegeben? Wo wurde diese veröffentlicht? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 1:

Auf Grund der Finanzierungsregularien des Bundes zum Einsatz von Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung war eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht erforderlich. Bei Stationen an mehrgleisigen Strecken wird bei dieser Finanzierungsart ein positives Ergebnis bei mehr als 1.000 Ein-/Aussteigern angenommen. Der Bahnhof Griebnitzsee erfüllt dieses Kriterium bereits im Ist-Zustand.

Frage 2:

Wie weit sind die Verhandlungen mit der DB Netz AG und DB Station & Service AG hinsichtlich der eingeforderten Realisierungsvereinbarung fortgeschritten? Wie ist der Planungsstand und wann ist mit einem Baubeginn und wann mit einer Fertigstellung/Inbetriebnahme zu rechnen?

Zu Frage 2:

Zwischen dem Land Brandenburg und der DB Station&Service AG wurde eine Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Zurzeit läuft das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt. Die Realisierung ist von der DB Station&Service AG zwischenzeitlich ab dem Jahr 2016 vorgesehen.

Frage 3:

Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Bau und welcher Kostenanteil ist durch das Land Brandenburg und durch die Landeshauptstadt Potsdam zu tragen?

Zu Frage 3:

Die Gesamtkosten zur Errichtung des zweiten Regionalbahnsteigs einschließlich der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an der bestehenden Eisenbahninfrastruktur betragen ca. 2,0 Mio. €. Eine Übernahme von Investitionskostenanteilen durch das Land Brandenburg oder die Landeshauptstadt Potsdam ist nicht vorgesehen.

Frage 4:

Mit welchem Betriebskonzept, unterteilt nach Halteanzahl pro Richtung (Mo – Fr, Sa + So), sollen welche Linien (Ziel- und Endbahnhof bitte benennen) hier halten? Welche Kosten sind mit den damit einhergehenden Mehrbestellungen bei den Halten zu erwarten?

Zu Frage 4:

Für den Bahnhof Griebnitzsee ist das folgende Regionalverkehrskonzept an den Verkehrstagen Montag bis Freitag vorgesehen:

| Linie | Endbahnhof | Halte |
|---------|------------------------|-------|
| RB21 | Potsdam Hbf | 1 |
| RB21 | Golm | 10 |
| RB21 | Wustermark | 15 |
| RB22 | Königs Wusterhausen | 15 |
| RB21 | Berlin Friedrichstraße | 4 |
| RB21/22 | Berlin Friedrichstraße | 5 |

Die Züge der Linien RB21 von/nach Wustermark und RB22 von/nach Königs Wusterhausen verkehren zwischen Berlin Friedrichstraße und Golm vereinigt, so dass von Montag bis Freitag 9 Züge in Richtung

Berlin und 11 Züge aus Richtung Berlin in Griebnitzsee halten werden. Die übrigen Züge enden in Griebnitzsee und fahren zurück nach Wustermark / Königs Wusterhausen

Darüber hinaus halten am Bahnhof Griebnitzsee die S-Bahnen täglich tagsüber alle 10 Minuten, am frühen Morgen und am späten Abend im 20-Minuten-Takt und am Wochenende halbstündlich im Nachtverkehr.

Die Kosten für die zusätzlichen Halte im Regionalverkehr belaufen sich bei Ansatz der Stationskosten für 2014 auf rund 17 Tausend Euro im Jahr.

Frage 5:

Sind die Baufinanzierung und die Finanzierung der zusätzlichen Halte durch die Landesregierung gesichert? Sind für die Baufinanzierung und die Mehrbestellungen bei den Halten Angebotsreduzierungen an anderer Stelle notwendig (Wenn ja, bitte Angabe wo) oder besteht diesbezüglich ein anderweitiger finanzieller Spielraum (Wenn ja, bitte konkret aufschlüsseln wo)?

Zu Frage 5:

Eine Absicherung der Investitionskosten durch die Landesregierung ist nicht notwendig. Die Kosten für die zusätzlichen Stationshalte sind abgesichert. Angebotsreduzierungen an anderer Stelle sind nicht erforderlich.