

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2610
der Abgeordneten Britta Müller (SPD-Fraktion)
Drucksache 6/6394

Einschränkungen im Fahrkomfort für Berufspendler aus Biesenthal

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

Vorbemerkung der Fragestellerin: Berufspendler und Personen ohne PKW aus Biesenthal sind auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angewiesen, um in Richtung Eberswalde oder Berlin zu gelangen. Am Bahnhof Biesenthal hält die Regionalbahn 24 (RB 24) und der Regional-Express 3 (RE 3). In der Zeit vom 06. Februar 2017 bis 02. März 2017 wurden insgesamt 39 Abweichungen vom regulären Fahrplan gezählt, darunter sechs Zugausfälle und drei Verspätungen über 15 Minuten. 27-mal wurde ein verkürzter Zug eingesetzt. An kaum einem Tag in diesem Zeitraum gab es keine Einschränkungen für die Nutzer des SPNVs. Ein qualitativ hochwertiger SPNV ist nicht nur für die Mobilität im ländlichen Raum wichtig, sondern auch im berlinnahen Raum, damit Berufspendler weiterhin mit Bus und Bahn zur Arbeitsstätte fahren und nicht zwangsweise das Auto nutzen müssen.

Frage 1: Ist der Landesregierung die unzureichend bereitgestellte Leistung aus dem Vertrag zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) als Auftraggeber und der Deutschen Bahn AG (DB) als Auftragnehmerin bekannt? Wenn ja, seit wann?

zu Frage 1: Der Landesregierung sind die Mängel bei der Erbringung des vertraglich von der DB Regio AG geschuldeten Verkehrsangebotes bekannt. Zwei Gründe tragen im Wesentlichen zur Ausnahmesituation auf den Linien RE 3 und RB 24 bei.

Zum Ersten handelt es sich um umfangreiche Gleisbaumaßnahmen. Vom 9. Februar 2017 bis 1. April 2018 muss der Streckenabschnitt Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow für den Zugverkehr gesperrt werden. Betroffen von dieser Sperrung sind vor allem die Regionalverkehrslinien RE 3 und RE 66.

Zwischen Berlin-Blankenburg und Berlin-Karow wird derzeit ein 3,1 km langer Abschnitt um ein zweites Fernbahngleis ergänzt. Dafür sind in den kommenden Jahren umfangreiche Gleis- und Oberleitungsarbeiten, Arbeiten an der Signal- und Sicherungstechnik sowie Brückenneubauten erforderlich. Nach Abschluss aller Arbeiten kann dieser Streckenabschnitt mit Geschwindigkeiten bis 160 Kilometern pro Stunde befahren werden. Der zweigleisige Ausbau der Fernbahn geht einher mit dem Neubau von 13 Brücken zwischen Berlin-Buch und Bernau.

Die Linie RE 3 ist in Berlin Hauptbahnhof geteilt. Im Norden werden die Züge zwischen Bernau und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Lichtenberg umgeleitet und erhalten dort –

Eingegangen: 08.05.2017 / Ausgegeben: 15.05.2017

bis auf einige Ausnahmen – einen zusätzlichen Halt. Auf Grund der Umleitung benötigen die Züge eine bis zu 25 Minuten längere Fahrzeit. Sie fahren in Richtung Norden in Berlin Hbf und Berlin Gesundbrunnen früher ab bzw. kommen in der Gegenrichtung entsprechend später an. Auf Grund der längeren Fahrzeit der Züge des RE 3 im nördlichen Abschnitt wird in Berlin Hbf nicht der gleiche Takt des RE 3 zur Weiterfahrt erreicht.

Da sich die Bauzustände im Laufe des Jahres verändern, wird es mehrfach geringfügige Änderungen im Fahrplan geben. Instabilitäten auf Grund des Baugeschehens können nicht immer vermieden werden. Zugausfälle waren durch notwendig gewordene Streckensperrungen bedingt, konnten aber in der Regel auf das Wochenende gelegt werden, so dass die Einschränkungen für die Pendler möglichst gering blieben.

Zum Zweiten handelt sich um Qualitätseinschränkungen beruhend auf fehlenden Fahrzeugkapazitäten seit Beginn der Betriebsaufnahmen im Dezember 2011 (RB 24) bzw. im Dezember 2014 (RE 3).

Auf der Linie RE 3 resultieren diese aus einer unzureichenden Fahrzeugauslieferung neuer Doppelstocktriebzüge durch den Hersteller Bombardier Transportation. Die Verzögerungen sind zurückzuführen auf zulassungstechnische Fragen, die zwischen dem Hersteller und dem Eisenbahnbundesamt geklärt werden.

Die Ursache der verkürzten Züge auf der Linie RB24 liegt in Mängeln der Neufahrzeuge der Bauart „Talent 2“, die im Rahmen der Herstellergewährleistung behoben werden mussten. Während der außerplanmäßigen Instandhaltung der 5-teiligen Triebzüge setzt die DB Regio vereinzelt 3-teilige Triebzüge als Ersatz ein, kann diesen Einsatz umlaufbedingt aber nicht auf die Nebenverkehrszeit beschränken.

Frage 2: Welche finanzielle Höhe hat das Vertragsvolumen zwischen VBB und DB für den RB 24 und den RE 3 im Vertragszeitraum, insbesondere auch im Kalenderjahr 2017? Bitte getrennt angeben für den Bereich des VBB Netzes:

- a. RB 24 von Senftenberg nach Eberswalde Hbf.
- b. RE 3 von Elsterwerda – Biehla nach Stralsund Hbf.?

zu Frage 2: Die Linie RB 24 ist Bestandteil des Verkehrsvertrages „Netz Stadtbahn1“ mit insgesamt drei RE-Linien, acht RB-Linien und einem Zugkilometervolumen von 13,8 Mio. Zug-km im Gebiet des VBB.

Die Linie RE 3 ist Bestandteil des Verkehrsvertrages „Netz Nord-Süd“ mit zwei RE-Linien und insgesamt 5,9 Mio. Zugkm im VBB-Gebiet.

Detaillierte Angaben zu Teilleistungen in Vergabernetzen gehen über die Publikationspflichten hinaus. Daten, die über die Wirtschaftlichkeit einzelner Leistungen Aufschluss geben könnten, sind als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse geschützt. Sie sind von den im Wettbewerb untereinander konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht freigegeben und können im Rahmen dieser Anfrage nicht veröffentlicht werden.

Frage 3: Wurden in der Vergangenheit vom VBB Sanktionsmaßnahmen wegen der unzureichenden Vertragserfüllung eingeleitet? Wenn ja, welche finanzielle Höhe hatte die Vertragsstrafe in welchem Zeitraum?

- a. Gesamte Strecke RB 24 von Senftenberg nach Eberswalde Hbf.
- b. Gesondert Anteil für Beeinträchtigungen im Bereich Bhf. Biesenthal.
- c. Gesamte Strecke RE 3 von Elsterwerda – Biehla nach Stralsund Hbf.
Gesondert Anteil für Beeinträchtigungen im Bereich Bhf. Biesenthal.

zu Frage 3: Erhebliche Leistungsmängel bei der Erbringung verkehrsvertraglich geschul-

deter Leistungen werden sanktioniert. Die Minderleistungen auf dem Gebiet der Länder Berlin und Brandenburg werden dazu auf Grundlage eines Kataloges systematisch erfasst und die entsprechenden Abzugsbeträge ermittelt. Die Abzugsbeträge liegen daher in aggregierter Form, jedoch nicht bezogen auf Strecken oder Teilstrecken vor.

Frage 4: Bei einem Zugausfall oder einer Verspätung entsteht dem Kunden ein Schaden, beispielsweise durch verpasste Anschlusszüge.

a. Wie viele Personen haben im Zeitraum 06. Februar 2017 bis 02. März 2017 eine Entschädigung wegen einem Zugausfall oder einer Verspätung geltend gemacht? Bitte gefordertes finanzielles Gesamtvolumen angeben.

b. Wie viele Personen, welche eine Entschädigung geltend machten, erhielten diese? Bitte gefordertes finanzielles Gesamtvolumen angeben, sowie die minimalste und maximalste Entschädigungssumme.

zu Frage 4: Die Landesregierung verfügt über die gewünschten Informationen nicht. Die gestellten Fragen betreffen die Fahrgastrechte und deren Geltendmachung. Diese basieren auf dem Recht der Beförderungsverträge, die allein zwischen Fahrgästen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande kommen.

Frage 5: Welche Schritte können vom MIL oder VBB unternommen werden, damit die Auftragnehmerin den Vertrag mit den zugesicherten Leistungen kurzfristig bis zum Vertragsende erfüllt?

zu Frage 5: Das vertragliche Sanktionensystem verfehlt seine Wirkung nicht. Die VBB GmbH als Beauftragte des Landes führt mit dem Verkehrsunternehmen regelmäßige Statusgespräche durch, in denen die Schwierigkeiten und mögliche Fortschritte beraten werden. Der zeitweise Einsatz älterer Baumuster auf der RE 3 (Verdichterzüge) ist in der Region auf deutlichen Protest gestoßen und wird von der DB Regio nicht bevorzugt verfolgt. Im Fall der tatsächlichen Unmöglichkeit einer Erfüllungshandlung, z.B. bei einer Streckensperrung durch Dritte, sind der Durchsetzung vertraglicher Interessen jedoch rechtliche und objektive Schranken gesetzt.