

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gudrun Kopp, Hellmut Königshaus, Daniel Bahr (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/5640 –**

Verbraucherfreundliche Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn AG am Standort Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Meldungen des „TAGESSPIEGEL“ vom 8. und 10. Mai 2005 plant die Deutsche Bahn (DB AG) ein neues Verkehrskonzept ab Mai 2006. Demnach sollen zukünftig die Fernverkehrsverbindungen am Bahnhof Zoologischer Garten gestrichen und am neuen Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof konzentriert werden. Die DB AG begründet dies unter anderem damit, dass der Bahnhof Zoo nicht für den Fernverkehr ausgelegt sei und den Fahrgästen die engen Bahnsteige nicht zugemutet werden könnten. Die Mehrzahl der Berliner Fahrgäste, insbesondere die Einwohner und Besucher aus den westlichen und südlichen Bezirken der Hauptstadt, müssten dann allerdings zukünftig mehr Zeit und Geld investieren, um Reiseziele in Richtung Hamburg oder Hannover zu erreichen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen für den Knotenpunkt Berlin durch den Bund ermöglicht die Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahnen in der Stadt. Mit der Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels einschließlich des Hauptbahnhofs Lehrter Bahnhof wird sich die Kapazität und die Angebotsqualität des Schienenverkehrs für Berlin erneut deutlich erhöhen. Ergänzend zum Neu- und Ausbau der Strecken nach Hannover und Hamburg stehen dann leistungsfähige Anlagen zur Verfügung, die es den Eisenbahnverkehrsunternehmen z. B. auf der Nord-Süd-Verbindung ermöglicht, rund 30 Minuten schnellere Verbindungen anzubieten. Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes im Einzelnen ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Bundesregierung ist hieran nicht beteiligt. Nach Angaben der Deutsche Bahn AG ist die Fahrplangestaltung zum Verkehrskonzept nach Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin noch nicht abgeschlossen. Daher ist die neue Angebotsqualität mit dem Hauptbahnhof als Kreuzungsbahnhof zwischen Stadtbahn und Nord-

Süd-Tunnel und den weiteren Fernbahnhöfen in Berlin für die Bahnkunden derzeit noch nicht voll erkennbar.

1. Hält die Bundesregierung an der Absicht fest, die DB AG zu einem Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln, das sich an den Bedürfnissen seiner Kunden orientiert?

Die Bundesregierung begrüßt es, wenn die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihre Kundenorientierung kontinuierlich weiterentwickelt. Die Bundesregierung schafft die Rahmenbedingungen, dass der DB AG dies möglich ist.

2. Teilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund einer verbraucherfreundlichen Verkehrspolitik die Auffassung, dass die Fernzüge der Bahn dort halten sollten, wo eine große Zahl von Fahrgästen zusteigen möchte?

Die Gestaltung des Angebots im Einzelnen insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr auch in Abstimmung mit Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs fällt in den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG. Dieser unternehmerische Handlungsspielraum ist mit der Bahnreform bewusst geschaffen worden. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

3. Inwiefern widerspricht eine weitere Nutzung des Bahnhofes Berlin Zoologischer Garten als Haltepunkt für den Personenfernverkehr dem „Pilzkonzept“?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die Führung eines großen Teils des Nord-Süd-Verkehrs über den neuen Nord-Süd-Tunnel und die Herausnahme eines großen Teils des Nord-Süd-Verkehrs von der Stadtbahn sich das Passagieraufkommen am Bahnhof Zoo und damit das „Gedränge“ zwangsläufig reduzieren wird?

Das Pilzkonzept ist vorrangig ein Konzept zum Ausbau der Eisenbahn-Fernverkehrsinfrastruktur für Berlin. Die Verkehrsprognosen im Rahmen der Investitionsentscheidungen zum Pilzkonzept sehen eine Führung der Nord-Süd-Verkehre durch den Nord-Süd-Tunnel und der Ost-West-Verkehre über die Stadtbahn mit der Möglichkeit eines Fernverkehrshaltes im Bahnhof Zoo vor. Die Bemessung der einzelnen Verkehrsanlagen erfolgt anhand des prognostizierten Verkehrsaufkommens.

Die Fahrplangestaltung auf der Berliner Stadtbahn für das Jahr 2006 ist sowohl im Fern- wie auch im Nahverkehr noch nicht endgültig abgeschlossen. Der Bahnhof Zoo wird in jedem Fall ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass sie das Aufkommen am Bahnhof Zoo allein mit S-Bahn und Regionalverkehr zukünftig bei ca. 160 000 Reisenden/Tag einschätzt.

4. Wann und in welchem Umfang ist die Bundesregierung von den Plänen der DB AG zum neuen Verkehrskonzept ab 2006 unterrichtet worden?

Die DB AG hat noch keine endgültige Entscheidung zum Verkehrskonzept ab Mai 2006 getroffen und insoweit auch dem Bund noch nicht mitgeteilt. Sie wird das weitere Vorgehen zunächst mit dem Berliner Senat abstimmen.

5. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfung des neuen Verkehrskonzeptes der DB AG abgeschlossen sein?
6. Inwieweit ist die Bundesregierung direkt oder auch indirekt in die Prüfung des neuen Verkehrskonzeptes einbezogen worden?

Für den Fahrplanwechsel am 15. November 2005, mit dem auch Festlegungen zum Verkehrskonzept nach Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels im Mai 2006 getroffen werden, mussten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen bis spätestens 15. Juni 2005 ein Angebot zur Trassennutzung vorlegen, das diese dann innerhalb eines Monats annehmen können. In Konfliktfällen kann eine Entscheidung der hierfür zuständigen Behörde erfolgen.

7. Inwieweit ist die Bundesregierung von der Kritik, insbesondere der betroffenen Unternehmen und der Fahrgäste sowie ihrer Verbände, informiert worden, und welche Konsequenzen hat sie bisher daraus gezogen?

Verschiedene Einsender haben sich bereits an die Bundesregierung und andere Stellen gewandt und ihre Ansichten zu den Plänen der DB AG vorgebracht. Die Bundesregierung verdeutlicht in diesem Zusammenhang, dass die Gestaltung des Angebotes im Fernverkehr unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der DB AG, dass bei Erhalt der Fernverkehrsverbindungen am Bahnhof Zoologischer Garten mit zusätzlichen Kosten, insbesondere durch den Einsatz von zusätzlichem Personal, gerechnet werden muss?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden unternehmensinternen Kalkulationsgrundlagen zur Wirtschaftlichkeit von Teilleistungen des DB AG-Angebotes vor.

9. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die in den vergangenen Jahren geleisteten Investitionen der DB AG für den Bahnhof Zoologischer Garten vor (Nennung der Investitionen pro Jahr für den Zeitraum von 1995 bis 2005)?

Nach Angaben der DB AG hat sie seit 1999 8,7 Mio. Euro, überwiegend Eigenmittel, in den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten investiert:

in Mio. Euro	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	Gesamt
Eigenmittel	0	0,4	0,9	1,7	0,3	1,2	1,0	5,5
Bundesmittel	0	0,1	0,8	1,3	0,1	0,6	0,3	3,2
Summe	0	0,5	1,7	3,0	0,4	1,8	1,3	8,7

Weitere Zahlenangaben liegen nicht vor.

10. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zur Beteiligung Dritter an der Prüfung des neuen Verkehrskonzeptes vor, u. a. der betroffenen Unternehmen und Fahrgäste, ihrer Verbände sowie dem Land Berlin?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sie das weitere Vorgehen mit dem Berliner Senat abstimmen wird.

11. Inwieweit verfügt die Bundesregierung über Informationen zur Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte bzw. hat diese z. B. in Rahmen einer Studie in Auftrag gegeben bzw. plant, dieses zu tun?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte vor. Die Angebotsgestaltung im Eisenbahnfernverkehr ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

12. Wie hoch wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen geschätzt, für das ein Halt am Bahnhof Zoo zukünftig wichtig sein wird?

Auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.