

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 10. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Mai 2021)

zum Thema:

Angebotsverdichtung und Ausbau der Ostbahn – Planungsstand

und **Antwort** vom 25. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27554
vom 10. Mai 2021
über Angebotsverdichtung und Ausbau der Ostbahn – Planungsstand

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ist dem Senat bekannt, dass in der Ausschreibung für das „Netz Ostbrandenburg“, das ab Dezember 2024 neu vergeben wird, als Rahmenfahrplan für die RB 26 Berlin – Kostrzyn zwar ein zweites Zugpaar je Stunde Ostkreuz – Müncheberg vorgegeben ist, aber der Fahrplan folgende Mängel aufweist? Wie werden diese beurteilt:

- a. Es soll kein 30-min-Takt hergestellt werden, sondern die Züge sollen in sehr ungleichmäßigen Abständen verkehren: Bei der Abfahrt in Lichtenberg 23 zu 37 min, bei der Ankunft in Müncheberg vormittags 29/31, nachmittags 26/34 min, in der Gegenrichtung in Müncheberg vormittags 22/38, nachmittags 25/35 und in Lichtenberg 24/36 min.
- b. Die Fahrzeit Lichtenberg – Müncheberg soll sich von heute 35 auf 39 min verlängern, Lichtenberg – Seelow-Gusow von heute 48 min (Schnellläufer mit weniger Halten) bzw. 52 min (Langsamläufer mit allen Halten) auf 56 min, Lichtenberg – Küstrin-Kietz von heute 60 bzw. 69 auf 74 min.

Antwort zu 1:

Die Einschränkungen bei der ersten Umsetzung des Halbstundentaktes sind dem Senat bekannt. Der Hintergrund sind die bestehenden Restriktionen bei der Fahrplangestaltung. Die zeitliche Lage der Fahrten der Regionalbahn-Linie 26 (RB 26) bestimmt sich maßgeblich durch die Eingleisigkeit der Strecke und der notwendigen Kreuzungshalte zum Begegnen der Züge mit entgegengesetzter Fahrtrichtung.

Darüber hinaus besteht entlang der Strecke der Wunsch nach Bedienung aller Zwischenstationen durch alle Zugfahrten, was unmittelbar zu einer Fahrzeitverlängerung für die darüber hinausgehenden Relationen führt. Gemäß den Unterlagen des Vergabeverfahrens sind Anpassungen der Haltekonzeption entsprechend der Nachfrageentwicklung möglich.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die im Vergabeverfahren unterstellten Fahrpläne eine Kalkulationsgrundlage für die potenziellen Auftragnehmer darstellen. Im Rahmen der Abstimmung und Erstellung der Jahresfahrpläne können sich noch Änderungen an den Fahrplanzeiten ergeben.

Frage 2:

Teilt der Senat die Auffassung, dass ein Taktfahrplan mit gleichmäßig verteilten Abfahrzeiten und kurzen Fahrzeiten Voraussetzung für die angestrebte häufige Benutzung der Eisenbahn durch Pendler und andere Fahrgäste ist? Wenn ja, warum hat der Senat dann diesen mangelhaften Fahrplan, der offenbar auf der heutigen Lage der Ausweichstellen, der heute zu geringen Streckengeschwindigkeit von 100 km/h und den damit verbundenen Wartezeiten auf den Gegenzug beruht, veranlasst oder ihm zugestimmt?

Frage 3:

Ist dem Senat bekannt, dass für den angestrebten 30-min-Takt bis Müncheberg nicht nur ein zweites Bahnsteiggleis in Müncheberg, das von DB Netz geplant wird, sondern auch eine zweite Begegnungsmöglichkeit auf der eingleisigen Strecke westlich des Haltepunkts Mahlsdorf sowie eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Biesdorfer Kreuz und Herrensee benötigt werden, um vom zweiten Begegnungsabschnitt aus die Begegnungsstrecke bei Herrensee in weniger als 15 Minuten zu erreichen?

Frage 4:

Teilt der Senat die Auffassung, dass zwischen Berlin und Müncheberg ein glatter 30-min-Takt mit Fahrzeiten, die nicht länger sind als heute, erforderlich ist und dass dafür infrastruktureitig die Voraussetzungen (zweigleisiger Abschnitt zwischen Biesdorfer Kreuz und Mahlsdorf, in dem die Begegnung während der Fahrt beider Züge möglich ist, außerdem Geschwindigkeitserhöhung) geschaffen werden müssen?

Antwort zu 2 bis 4:

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat vertritt die Auffassung, dass eine gute Anbindung auch im erweiterten Vorortverkehr in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg sichergestellt werden muss. Der Senat hat daher gemeinsam mit dem Land Brandenburg und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) nach Möglichkeiten gesucht, eine Bedienung des Streckenabschnittes bis Müncheberg mit zwei Zügen je Stunde und Richtung zur Betriebsaufnahme im Netz Ostbrandenburg gewährleisten zu können. Das Zurückstellen der Angebotsverdichtung bis zum Abschluss weiterer Infrastrukturausbaumaßnahmen hätte über viele Jahre die Beibehaltung des Stundentaktes erfordert. Die zeitnahe Bedienung mit zwei Zügen pro Stunde wird von Seiten des Senates besser bewertet als die Bedienung mit einem Zug pro Stunde.

Der weitere Ausbau der Ostbahn ist gemeinsames Ziel des Landes Brandenburg und des Senats. Die Strecke wurde daher für den Ausbau im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beim zuständigen Bundesverkehrsministerium angemeldet und von diesem abgelehnt. Auch eine Elektrifizierung der Ostbahn im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ wurde nicht berücksichtigt. Die Länder verfolgen daher parallel weitere Optionen der Finanzierung des Infrastrukturausbaus. Entsprechend der Prinzipien des Deutschlandtaktes wird ein fahrplanbasierter Ausbau der Ostbahn angestrebt, so dass die konkret erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aus dem Zielfahrplan abgeleitet werden. Zudem wird eine Elektrifizierung der Ostbahn angestrebt.

Frage 5:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, zur Betriebsaufnahme im Dezember 2024 einen Fahrplan ohne die beschriebenen Mängel einzuführen?

Antwort zu 5:

Ein hierfür notwendiger entsprechender Infrastrukturausbau einschließlich der dafür erforderlichen Planungen und Planverfahren ist bis Dezember 2024 nicht umsetzbar.

Frage 6:

Welche Absichten hat der Senat, die DB Netz AG zur qualitätsgerechten Absicherung des ersten Schritts der Angebotsverdichtung rechtzeitig zum Herstellen einer geeigneten Infrastruktur zu veranlassen?

Antwort zu 6:

Der erste Schritt der im Vergabeverfahren unterstellten Angebotsverdichtung ist innerhalb von Berlin auf der vorhandenen Infrastruktur umsetzbar. Die Infrastrukturausbauten auf dem Gebiet von Brandenburg sollen nach Angaben von DB Netz rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme im Dezember 2024 in Betrieb genommen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 5 verwiesen.

Frage 7:

Teilt der Senat die Auffassung, dass der 30-Minuten-Takt bis Müncheberg nicht nur – wie vorgesehen – montags bis freitags, sondern auch am Wochenende erforderlich ist, um neben dem Pendlerverkehr auch für den Ausflugsverkehr Richtung Märkische Schweiz und den Gelegenheitsverkehr bessere Bedingungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu bieten? Wird der Senat gemeinsam mit dem Land Brandenburg die Bestellung der Zugleistungen entsprechend erweitern?

Antwort zu 7:

Diese Einschätzung wird von den Ländern aktuell nicht geteilt. Nach Auskunft des VBB liegt die Nachfrage an Wochenenden auf Basis der Zählungen vor der Corona-Pandemie deutlich unter der Nachfrage an den Tagen Montag-Freitag. Eine Ausweitung des Angebotes an Wochenenden ist daher in den aktuellen Nahverkehrsplänen der Länder Berlin und Brandenburg nicht vorgesehen. Sollten sich Änderungen am Mobilitätsverhalten ergeben, so kann eine Angebotserweiterung mit dem Land Brandenburg auch noch im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags abgestimmt werden.

Frage 8:

Welche Kreuzungsbauwerke der Strecke Ostkreuz – Lichtenberg – Stadtgrenze Mahlsdorf/Hoppegarten (Straßenüber- und -unterführungen, Fuß- und Radwege, Eisenbahnüber- und -unterführungen) müssen in absehbarer Zeit saniert oder erneuert werden? In welchen Planungsphasen befinden sich diese Bauwerke und wie sind die Zeitpläne für Planung und Bau?

Antwort zu 8:

Nach derzeitigem Kenntnisstand müssen in absehbarer Zeit folgende Kreuzungsbauwerke der Strecke Ostkreuz – Lichtenberg – Landesgrenze Berlin/Brandenburg saniert oder erneuert werden:

Bezeichnung	Maßnahmenstand	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Kreuzungsbauwerk (KrBw) mit Strecke 6140 (Höhe Nöldnerplatz)	Genehmigungsplanung	12/2024
Personentunnel am S-Bahnhof Nöldnerplatz	Entwurfsplanung	12/2027
Straßenüberführung (SÜ) südliche Rhinstraßenbrücke	Baudurchführung	11/2021
KrBw mit Strecke 6080 (Biesdorfer Kreuz)	Grundlagenermittlung	12/2029
SÜ Blumberger Damm	Bauvorbereitung	2025
Eisenbahnüberführung Hönowe Straße	Grundlagenermittlung	12/2028

Frage 9:

Teilt der Senat die Auffassung, dass die Ostbahn eine große und steigende Bedeutung als Hauptverbindung zwischen Deutschland, Polen und dem Baltikum für den Regional- und Güterverkehr und für künftigen internationalen Fernverkehr besitzt und deshalb durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden muss?

Antwort zu 9:

Der Senat teilt die Auffassung, dass für die künftigen Verkehre ein zweigleisiger elektrifizierter Ausbau der Ostbahn von der Grenze Deutschland/Polen bis mindestens zum Biesdorfer Kreuz zur Einbindung in den Berliner Außenring erforderlich ist. Die Ostbahn ist eine wichtige Ergänzungsstrecke für den europäischen Schienengüterverkehr und könnte dann langfristig einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Frankfurter Bahn leisten.

Frage 10:

Werden bei den anstehenden Erneuerungen und Sanierungen einzelner Bauwerke ausreichend Vorsorgemaßnahmen für das zweite Gleis, höhere Geschwindigkeit (160 km/h) und die Elektrifizierung getroffen (Gleisabstände, lichte Höhen, Tragfähigkeit, Maststandorte), damit der Endausbau nicht auf lange Zeit verbaut oder nur mit sehr viel größerem erneuten Umbaufwand hergestellt werden kann? Was hat der Senat unternommen oder wird er unternehmen, um diese Vorsorgemaßnahmen sicherzustellen?

Antwort zu 10:

Aufgrund der Bedeutung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus der Ostbahn werden im Rahmen der Abstimmungen zu anstehenden Erneuerungsmaßnahmen an Kreuzungsbauwerken und der Klärung der dafür zugrundezulegenden Anforderungen durch den für die Bahnplanung verantwortlichen Bereich der für Verkehr zuständigen

Senatsverwaltung die Anforderungen für einen zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Strecke eingebracht.

Berlin, den 25.05.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz