

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 17. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2020)

zum Thema:

30-Minuten-Takt auf der RB25?

und **Antwort** vom 04. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24199
vom 17. Juli 2020
über 30-Minuten-Takt auf der RB25?

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

Frage 1:

Am 06.07.2020 wurde gemeldet, dass laut VBB ab 12/2024 der 30-min-Takt (RB25) nach Werneuchen eingeführt werden soll, aber mit Einschränkungen. Der Zwischentakt soll nur Lichtenberg – Werneuchen fahren und nicht in Ahrensfelde Friedhof, Ahrensfelde Nord und Blumberg-Rehhahn halten: Ist der eingeschränkte 30-min-Takt mit dem Senat abgestimmt? Welche Position vertritt der Senat dazu?

Antwort zu 1:

Die Einschränkungen bei der ersten Umsetzung des 30-Minuten-Taktes sind dem Senat bekannt. Der Hintergrund sind die bestehenden Restriktionen bei der Fahrplangestaltung. Die zeitliche Lage der Fahrten der Regionalbahn-Linie 25 (RB 25) bestimmt sich maßgeblich durch den stündlichen Anschlussknoten zum regionalen Busverkehr in Werneuchen. Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke und der notwendigen Kreuzungshalte zum Begegnen der Züge mit entgegengesetzter Fahrtrichtung kann der verdichtete Fahrplan, in dem das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt ergänzt ist, nicht frei geplant werden.

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) Möglichkeiten gesucht, eine Bedienung der Halte zweimal je Stunde und Richtung gewährleisten zu können. Dazu wäre die Herstellung einer neuen Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Ahrensfelde oder südlich davon notwendig. Im Bahnhof Ahrensfelde können heute zwar betrieblich Kreuzungen stattfinden, allerdings besteht dort nur ein Bahnsteig für den Regionalverkehr, so dass dort jeweils der Zug einer Fahrtrichtung nicht halten könnte. Der Senat prüft daher derzeit, unter welchen Bedingungen zeitnah ein Bahnsteig errichtet werden könnte.

Frage 2:

Warum soll die Maßnahme erst Ende 2024 umgesetzt werden?

Antwort zu 2:

Für das in Frage 1 skizzierte Konzept sind Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, hier die Errichtung eines zweiten Bahnsteiges im Bahnhof Blumberg.

Vor Errichtung des zweiten Bahnsteiges in Blumberg könnten die Züge neben den in Frage 1 genannten Einschränkungen auch nicht im Bahnhof Blumberg halten.

Frage 3:

Wie will der Senat in Abstimmung mit Brandenburg und dem VBB die verbleibenden Jahre bis dahin nutzen, den 30-Minuten-Takt komplett umzusetzen?

Antwort zu 3:

Der Senat beabsichtigt dies und betreibt diesen Prozess bereits aktiv. Es wird im Weiteren auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 4:

Welche Streckengeschwindigkeit ist auf der Strecke Lichtenberg – Werneuchen zugelassen?

Frage 5:

Trifft es zu, dass 120 km/h nicht zugelassen sind? Wenn ja, warum?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Streckengeschwindigkeit liegt im Abschnitt Lichtenberg-Biesdorfer Kreuz bei 100 km/h, bei der Durchfahrt des Biesdorfer Kreuzes bei 60 km/h und im Abschnitt Biesdorfer Kreuz - Ahrensfelde bei 100 km/h. Zwischen Ahrensfelde und Werneuchen lassen die Signal- und Sicherungstechnik sowie die Trassierung der Strecke nach dem im Jahr 2018 dort abgeschlossenen Streckenausbaus statt vormals 60 km/h derzeit eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h zu. Im Land Berlin lag die Streckengeschwindigkeit bereits vor diesen Ausbaumaßnahmen bei überwiegend 100 km/h. Die Geschwindigkeit bei der Durchfahrt des Biesdorfer Kreuzes mit 60 km/h bedingt sich vornehmlich durch die dortigen Radien der Streckenführung, teilweise auch bei der Ein- und Ausfahrt in die Bahnhöfe niedrigere zulässige Geschwindigkeiten als auf der freien Strecke. Diese Einschränkung wird jedoch durch den planerisch ohnehin vorgesehenen Halt an allen Stationen als nicht wesentlich angesehen.

Frage 6:

Hält der Senat die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für möglich und ausreichend für einen stabilen Fahrplan?

Antwort zu 6:

Auf dem Abschnitt Berlin-Lichtenberg - Ahrensfelde beträgt die Streckengeschwindigkeit bereits 100 km/h. Die Reisezeit bis zum Bahnhof Blumberg, der auch ein Aufkommensschwerpunkt der Strecke ist, ist kurz und der Streckenabschnitt von Halten im kurzen Abstand gekennzeichnet, so dass dort kaum Reisezeitvorteile erzielt werden. Die Reisezeit auf dem sich daran anschließenden Streckenabschnitt bis Werneuchen, ist vor dem Hintergrund des Anschlussknoten in Werneuchen zu bewerten. Eine kürzere Reisezeit auf diesem Abschnitt würde für alle dort umsteigenden Fahrgäste vorrangig längere Umsteigezeiten bedeuten und keine kürzeren Gesamtreisezeiten bewirken.

Aufgrund der in der Vergangenheit guten Betriebsqualität der RB 25 und vorgenannter Erwägungen bewertet der Senat die Möglichkeiten einer Reisezeitverkürzung durch eine weitere Geschwindigkeitserhöhung derzeit als gering.

Frage 7:

Welche anderen Maßnahmen hält der Senat zur Zielerreichung „30-min-Takt für alle Stationen“ für geeignet?

Antwort zu 7:

Wie in der Beantwortung zu Frage 1 genannt, wird gemeinsam mit dem Infrastrukturbetreiber geprüft, unter welchen Bedingungen zeitnah ein weiterer Bahnsteig in Ahrensfelde realisierbar ist, um den bestehenden Konflikt bei der Fahrplanerstellung aufzuheben.

Frage 8:

Warum soll jeder 2. Zug nicht bis Ostkreuz fahren, sondern in Lichtenberg wenden? Wird die Auffassung vertreten, dass der Anschluss an die Linie RB24 tatsächlich als Ersatz für Ziele auf dem Nord- und Südring zu betrachten ist?

Frage 9:

Wird der Senat die Weiterführung bis Ostkreuz verlangen, wenn notwendig z.B. unter Nutzung des Ring-Regionalbahnsteigs?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat würde eine Weiterführung aller Fahrten der Linie RB 25 bis zum Bahnhof Berlin Ostkreuz befürworten. Die bestehenden technischen Restriktionen lassen dies derzeit jedoch nicht zu.

Die Fahrten der Linie RB 25 werden mit den Fahrten der Linie RB 12 verknüpft, so dass ein Fahrzeug jeweils beide Linien wechselseitig bedient. Dieses Konzept ist in auch in Zukunft notwendig, um elektrische Züge mit Batteriespeicher auf der Linie RB 25 einsetzen zu können. Nur so kann ein ausreichend langer Abschnitt mit Oberleitung befahren werden, um die Batteriespeicher während der Fahrt wieder aufzuladen.

Der Bahnhof Ostkreuz ist vom Bahnhof Lichtenberg über zwei Strecken erreichbar. Die Ostbahn (Strecke 6078) ist eingleisig und endet am Bahnhof Ostkreuz. Über diese Strecke verkehren neben der Linie RB 25 noch die Linien RB 12 und RB 26. Die zeitliche Lage der Fahrten der Linie RB 25 bestimmt sich, wie in der Beantwortung zur Frage 1 genannt, hauptsächlich durch den Anschlussknoten in Werneuchen und die Lage der Kreuzungspunkte auf der eingleisigen Strecke. Auch die Linien RB 26 und RB 12 befahren im weiteren Streckenverlauf eingleisige Streckenabschnitte und stellen abgestimmte Anschlüsse zu Bus- und Bahnverbindungen her. Die zeitliche Lage der Fahrten ist damit auch nicht frei veränderbar.

Weiterhin ist der Bahnhof Ostkreuz über die elektrifizierte und zweigleisige Strecke 6139 von Berlin-Lichtenberg über den Berliner Innenring (Strecke 6170) erreichbar. Diese Linienführung ist planmäßig bei der Linie RB 24 vorgesehen (derzeit Eberswalde - Senftenberg, ab Dezember 2022 nach Flughafen Berlin Brandenburg (BER), ab 2025 weiter bis Wünsdorf-Waldstadt) und ab Dezember 2022 zusätzlich auch für die neue Linie RB 32 (Oranienburg - Flughafen BER, ab 2025 weiter bis Ludwigsfelde). Weiterhin verkehrt ab Oktober 2020 bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn der Flughafenexpress (Berlin Hauptbahnhof - Flughafen BER) über den Innenring und die oberen Regionalbahnsteige des Bahnhofs Ostkreuz. Weitere Zwangspunkte für diese Linienführung ergeben sich durch die höhengleiche Kreuzung mit der Strecke 6140 (Innenring - Berlin-Rummelsburg), die durch Werkszuführungen von Fernverkehrszügen nach Berlin-Rummelsburg genutzt wird. Auch sind die Einfädelungen der Strecken von/nach Lichtenberg (6139) und Rummelsburg (6140) in den Innenring höhengleich. Die starke Streckenbelegung verbunden mit der höhengleichen Trassierung lässt eine Führung der Fahrten der RB 25 zum oberen Regionalbahnsteig des Bahnhofs Ostkreuz nicht zu.

In den geprüften Fahrplankonzepten hätte eine Führung der Fahrten der RB 25 zum Bahnhof Ostkreuz derart lange Wartezeiten des Zuges im Bahnhof Lichtenberg verursacht, dass von einer äußerst geringen Nutzung ausgegangen werden musste. Gleichzeitig hätte sich die Betriebsstabilität der Strecken durch die zusätzliche Belastung bei heute schon sehr starker Belegung verschlechtert.

Wenn auch das Ziel jeder zweiten Fahrt im 30-Min-Takt der Bahnhof Berlin-Lichtenberg ist, kann von dort mit einem Umstieg mit der neuen Linie RB 32 nicht nur der Bahnhof Berlin Ostkreuz, sondern sowohl der für den Südosten Berlins wichtige Umsteigeknoten Berlin-Schöneweide als auch der Flughafen BER erreicht werden, beide mit sehr kurzer Reisezeit.

Der Senat wird prüfen, ob eine Weiterführung der Fahrten zum Bahnhof Ostkreuz nach 2025 ggf. ermöglicht werden kann, wenn der Berliner Innenring (Strecke 6170) und der obere Regionalbahnsteig in Berlin Ostkreuz mit Eröffnung der Dresdner Bahn von den Fahrten des Flughafenexpresses entlastet werden kann. Aufgrund des erwartbar steigenden Aufkommens an Fernverkehrszügen mit oben beschriebener Streckennutzung ist dazu zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindliche Planung möglich. Wenn sich die Verlängerung aller

Fahrten der RB 25 zum Bahnhof Berlin Ostkreuz in der Zukunft als realisierbar herausstellt, beabsichtigt der Senat, diese Leistungen entsprechend zu bestellen.

Berlin, den 04.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz