

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 03. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. August 2020)

zum Thema:

Pünktlichkeit auf der Linie RB26

und **Antwort** vom 21. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 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. 18/24413
vom 03. August 2020
über Pünktlichkeit auf der Linie RB26

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

Frage 1:
Worauf sind die Verspätungen auf der Linie RB26 zurückzuführen?

Antwort zu 1:

Infrastrukturelle Defizite des Netzes behindern einen pünktlichen Betrieb der Regionalbahn-Linie (Linie RB) 26 stärker, als dies bei anderen Linien der Fall ist.

Die Streckeninfrastruktur der Ostbahn ist fast ausschließlich eingleisig ausgeführt und die Bahnhöfe, an denen sich Züge mit entgegengesetzter Fahrtrichtung begegnen (kreuzen) können, werden vom Infrastrukturbetreiber auf weiten Teilen der Strecke, vor allem im Land Brandenburg, nur in dem absolut notwendigen Umfang vorgehalten. Neben einer insgesamt geringen Anzahl von Kreuzungsstellen schränkt deren Ausgestaltung die Leistungsfähigkeit ein. So können z.B. am Bahnhof Müncheberg zwar Zugkreuzungen durchgeführt werden. Sofern dies erfolgt, ist aber für einen der beiden Züge dann kein Fahrgastwechsel mehr möglich, da am zweiten Gleis kein Bahnsteig mehr vorhanden ist. Am Bahnhof Seelow-Gusow sind die Bahnsteige beispielsweise nicht wie üblich nebeneinander, sondern hintereinander angelegt, so dass ein Zug nach seinem Halt den anderen Zug zunächst umfahren muss und eine Weiterfahrt beider Züge erst dann möglich ist, wenn der Fahrgastwechsel bei beiden Zügen abgeschlossen wurde. Durch die vorgegebenen Kreuzungsstellen und die Eingleisigkeit bestimmt die Infrastruktur auch weitestgehend die Fahrplankonzeption der Strecke. Einzelne vorhandene zweigleisige Abschnitte sind überwiegend ungünstig verortet, so dass sie einem heute üblichen Taktverkehr nur sehr beschränkt dienlich sind.

Naturgemäß führt bei einer eingleisigen Strecke eine Verspätung eines Zuges immer dazu, dass auch ein Zug der Gegenrichtung verspätet wird, wenn der ursprüngliche Zug die Kreuzungsstelle nicht rechtzeitig erreicht. Der Zug der Gegenrichtung muss dann auf den verspäteten Zug warten.

Bei der Linie RB 26 kommt erschwerend hinzu, dass die Wendezeiten an den beiden Linienenden mit 5 Minuten in Berlin und 5 bis 15 Minuten in Kostrzyn für eine Fahrzeit von ca. 85 Minuten je Richtung sehr knapp bemessen sind, insbesondere, weil die längere Wendezeit von 15 Minuten in Kostrzyn nur alle zwei Stunden besteht.

Das Problem der kurzen Wendezeit hat sich mit der Inbetriebnahme des Regionalbahnhaltes in Berlin-Mahlsdorf und der Verlängerung nach Berlin Ostkreuz verschärft, weil sich damit die Fahrzeit verlängert hat und gleichzeitig die Wendezeit entsprechend kürzer ausfällt.

Durch diese kurzen Wendezeiten ist es auch nur schwer möglich, bei einem Verspätungsereignis den Fahrplan im Tagesverlauf wieder zu stabilisieren. Zum einen kann die Verspätung des betroffenen Zuges kaum abgebaut werden, zum anderen überträgt dieser die Verspätung durch die Zugkreuzungen auf die anderen Züge der Strecke, deren Verspätung dann ebenfalls nur schwer wieder abgebaut werden kann. Dies führt dazu, dass Verspätungen mitunter über den gesamten Betriebstag bestehen bleiben und sich teilweise auch akkumulieren.

Die vorrangige Verspätungsursache ist somit die verkehrsplanerisch als sehr gering einzuschätzende Wendezeit und der beschränkte Ausbauzustand der Infrastruktur.

Frage 2:

Treten nach wie vor Fahrzeugstörungen und -ausfälle bei den PESA-Triebwagen auf und wie sollen diese Probleme gelöst werden?

Antwort zu 2:

Nach Kenntnis des Senates hat sich die Zuverlässigkeit der eingesetzten Triebwagen des Herstellers PESA signifikant verbessert. Aufgrund von Schäden, die teils extern bzw. durch Unfälle verursacht wurden, sind derzeit zwei Triebwagen nicht einsatzbereit. Der Betreiber hat dazu zwei Ersatzfahrzeuge angemietet, die derzeit die Fahrzeugverfügbarkeit des Betreibers stabilisieren.

Frage 3:

Wird die Auffassung geteilt, dass nun angekündigte Zuglaufverkürzungen nicht die Ursachen der Verspätungen angehen, sondern lediglich die Pünktlichkeitsstatistik verbessern sollen?

Antwort zu 3:

Nein, diese Auffassung teilt der Senat nicht. Die Fahrplanänderung wurde von den Ländern Berlin und Brandenburg gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg umfassend geprüft und aufgrund der erwarteten überwiegend positiven Effekte anschließend beim Betreiber beauftragt. Ziel ist es, dass alle Fahrzeugumläufe von der verlängerten Wendezeit in Berlin profitieren und bei einer verspäteten Ankunft pünktlich die Rückfahrt starten können, aber auch die anderen (entgegenkommenden) Fahrten der Linie nicht mehr beeinflussen. Zudem entfällt die Vergütung an das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen für den nicht mehr bedienten Abschnitt.

Weiterhin soll damit der aus Sicht des Senates unbefriedigenden Situation begegnet werden, dass regelmäßig Fahrten mit größerer Verspätung zwischen Ostkreuz und Lichtenberg ausfallen müssen, weil dies zur rechtzeitigen Wende auf die Folgefahrt

erforderlich ist und die Strecke Berlin Ostkreuz – Berlin-Lichtenberg, die ebenfalls von den Linien RB 12 und RB 25 genutzt wird, den Zügen der Linie RB 26 nicht wahlfrei außerhalb des eigentlich vorgesehenen Fahrplanfensters zur Verfügung steht. Fahrgäste mussten daher in der Vergangenheit häufig spontan von Ostkreuz bis Lichtenberg vorfahren, um ihren Zug noch zu erreichen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen werden getroffen, um die Situation der Fahrgäste der RB26 strukturell zu verbessern, damit diese nicht mehr umsteigen und länger unterwegs sein müssen?

Antwort zu 4:

Der Senat geht davon aus, dass die ergriffene Maßnahme kurzfristig zu einer Verbesserung der Situation führen wird. Mittelfristig beabsichtigt der Senat mit der Neuausschreibung des Netzes Nordostbrandenburg, in dem auch die Linie RB 26 enthalten ist, zusätzliche Fahrzeuge von einem künftigen Betreiber einsetzen zu lassen, um zwei Fahrten je Stunde zwischen Berlin und Müncheberg realisieren zu können. Mit diesem weiteren Fahrtenangebot können die Wenden auf die Folgefahrten dann so organisiert werden, dass eine Wendezeit von etwa 25 Minuten entsteht. Diese verlängerten Wendezeiten werden zu einer erheblichen Stabilisierung beitragen.

Hierfür ist jedoch auch noch die Wiederherstellung einer zweiten Bahnsteigkante in Müncheberg erforderlich, die nach derzeitiger Einschätzung rechtzeitig zur Betriebsaufnahme des neu ausgeschriebenen Verkehrsvertrags zur Verfügung stehen wird.

Langfristiges Ziel des Senates ist der zweigleisige Ausbau der Ostbahn, um die Abhängigkeiten von Zügen in unterschiedlichen Fahrtrichtungen aufzuheben und eine höhere Anzahl von Zugfahrten zu ermöglichen. Gleichzeitig ist aus Sicht des Senates eine Elektrifizierung der Strecke wünschenswert, um elektrische Triebwagen mit höherem Beschleunigungsvermögen einsetzen zu können. Allerdings liegt die Ostbahn als bundeseigene Eisenbahninfrastruktur in der Verantwortung des Bundes.

Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich mit der polnischen Wojewodschaft Lubuskie am 5. August 2019 durch Unterzeichnung eines Memorandums dazu verpflichtet, den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn auch als wichtige Entlastungsstrecke der Bahnstrecke Berlin – Warschau – Baltikum voranzubringen. Studien der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg haben den Nachweis gebracht, dass die Ausbaumaßnahme auch für den zu verlagernden Güterverkehr nach Fertigstellung der Rail Baltica (voraussichtlich 2027) benötigt wird. Alle drei Partner werden im nächsten Schritt eine Initiative zur Aufnahme dieser Strecke in das Transeuropäische Netz bei der anstehenden TEN Revision starten, um auch neue Möglichkeiten einer Finanzierung aus EU-Programmen (ähnlich wie bei der Finanzierung des zweiten Gleises zwischen Passow und Stettin) zu schaffen.

Berlin, den 21.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz