

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 22. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. November 2021)

zum Thema:

Haltekonzept und Fahrplan der RB 26 nach Müncheberg verbessern

und **Antwort** vom 02. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Dez. 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. 19/10162
vom 22. November 2021
über Haltekonzept und Fahrplan der RB 26 nach Müncheberg verbessern

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

Frage 1:

Trifft es zu, dass die Verstärkerzüge in Lichtenberg wenden sollen und nicht wie die Stammlinie in Ostkreuz?
Wenn ja, warum?

Antwort zu 1:

Die zusätzlichen Fahrten, die ein Angebot zweimal je Stunde und Richtung zwischen Berlin und Müncheberg herstellen sollen, werden mit Elektrotriebwagen mit Batteriespeicher betrieben. Weil die Strecke zwischen dem Biesdorfer Kreuz und Müncheberg sowie zwischen den Bahnhöfen Lichtenberg und Ostkreuz nicht elektrifiziert ist, müssen diese Fahrten in Lichtenberg enden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz prüft derzeit Möglichkeiten, durch zusätzliche Ladeinfrastruktur das Erreichen des attraktiveren Fahrtziels Ostkreuz zu ermöglichen.

Frage 2:

Trifft es zu, dass die Verstärkerzüge nicht in Mahlsdorf halten sollen, obwohl der Halt in Mahlsdorf bei der Stammlinie gut angenommen wurde und für die Verstärkerlinie genauso großer Verkehrsbedarf zwischen Mahlsdorf und den Stationen bis Müncheberg besteht? Wenn ja, warum?

Antwort zu 2:

Der Halt in Mahlsdorf liegt in einem eingleisigen Streckenabschnitt. Aufgrund der insgesamt eingleisigen Strecke der Ostbahn und den damit verbundenen Restriktionen bei der Fahrplangestaltung, die bereits ausführlich in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/24413 erläutert wurden, ist nach derzeitigem Stand nur ein Halt je Stunde und Richtung in Mahlsdorf möglich. Allerdings dient der Regionalverkehr vorrangig der Anbindung der Region und nicht dem innerstädtischen Verkehrsbedarf. Weil die

Stammlinie erheblich mehr Bahnhöfe östlich von Berlin erreicht und auch eine Direktverbindung ins Nachbarland Polen darstellt, hat sich die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter Abwägung dieser Restriktionen entschieden, den Halt in Mahlsdorf bei den langlaufenden Zügen beizubehalten.

Derzeit wird der Regionalbahnhof in Mahlsdorf allerdings von deutlich unter 1.000 Fahrgästen je Tag genutzt und gehört damit zu den am wenigsten genutzten Regionalbahnhöfen im Land Berlin, auch im Vergleich zu den anderen Halten dieser Linie im Streckenabschnitt zwischen Ostkreuz und Müncheberg. Aufgrund des derzeit schon bestehenden, dicht getakteten S-Bahn-Verkehrs zu den Bahnhöfen Lichtenberg und Strausberg, die von allen Fahrten der RB26 bedient werden, und der perspektivischen weiteren Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs in diesem Abschnitt ist auch eine gute Erreichbarkeit der zusätzlichen Fahrten bis Müncheberg sichergestellt.

Frage 3:

Mit der gerade noch rechtzeitig getroffenen Entscheidung, für die Verstärkerzüge keine weiteren Dieselfahrzeuge, sondern elektrische Triebzüge mit Akkus zu beschaffen, stehen schnelle und beschleunigungsstarke Fahrzeuge zur Verfügung. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, diese fahrzeugseitig gegenüber der Ausschreibung verbesserten Voraussetzungen zu nutzen, die fahrplanseitigen Einschränkungen aufzuheben oder zu vermindern, das heißt, die Züge bis und ab Ostkreuz zu führen, in Mahlsdorf halten zu lassen, im exakten 30-Minuten-Takt (oder mit nur geringfügigen Abweichungen) verkehren zu lassen und keine längeren Fahrzeiten als heute zu planen?

Antwort zu 3:

Wie in der Beantwortung zu Frage 1 ausgeführt werden die zusätzlichen Fahrten der RB 26 mit batterieelektrischen Fahrzeugen zunächst nur bis zum Bahnhof Lichtenberg führen zu können. Die damit verbundenen Taktabweichungen werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zwar nicht begrüßt, begründen sich allerdings, wie in der Beantwortung zu Frage 2 genannt, in den Einschränkungen durch die eingleisige Infrastruktur. Die Senatsverwaltung wird deshalb in der jährlichen Fahrplanbestellung darauf hinwirken, dass die Taktabweichungen auf das technisch notwendige Maß begrenzt werden. Hierbei wird auch die Beschleunigungsfähigkeit der elektrischen Triebwagen berücksichtigt.

Eine vollständige Aufhebung der fahrplanseitigen Restriktionen wäre erst mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn möglich. Hierfür setzt sich das Land Berlin bereits seit längerem ein.

Frage 4:

Welche Absichten verfolgt der Senat in Abstimmung mit dem Land Brandenburg, der DB und der NEB, die in Frage 3 aufgezeigten Verbesserungen umzusetzen? Welche Schritte sind bereits eingeleitet oder wann werden sie eingeleitet, damit die Verbesserungen mit Betriebsaufnahme im Dezember 2024 wirksam werden?

Antwort zu 4:

Wie in der Beantwortung zu Frage 3 genannt, ist es Ziel des Landes Berlin, dass die Ostbahn mit dem Ziel einer durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung ausgebaut wird.

Im September 2021 haben sich die Länder Berlin und Brandenburg mit der benachbarten polnischen Wojewodschaft Lubuskie anlässlich der bevorstehenden Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) gemeinsam an die EU-Kommission gewandt, um eine Aufnahme der Ostbahn in das TEN-Ergänzungsnetz zu erwirken. Ziel ist die Nutzung von EU-Finanzierungsinstrumenten wie das CEF (Connecting Europe Facilities) für den zweigleisigen Ausbau auf deutscher Seite und für die Elektrifizierung der Strecke auf deutscher und polnischer Seite.

Frage 5:

Die Voraussetzungen, mit den Verstärkerzügen ab und bis Ostkreuz zu fahren, würden sich mit der Elektrifizierung der kurzen eingleisigen Strecke Lichtenberg – Ostkreuz weiter verbessern; der Abschnitt mit Oberleitung wäre dann länger und der Akku müsste nicht mehr während einer Standzeit in Lichtenberg aufgeladen werden. Verfolgt der Senat dieses Ziel auf der Grundlage des Maßnahmenbeschleunigungsgesetzes bis zur Betriebsaufnahme? Wenn nein, warum nicht oder mit welchem Termin?

Antwort zu 5:

Es wird davon ausgegangen, dass der Fragesteller nicht auf das Maßnahmenbeschleunigungsgesetz, womit das Planfeststellungsverfahren für bestimmte Maßnahmen (teilweise) ersetzt werden soll, verweisen möchte, sondern auf das Planungsbeschleunigungsgesetz, welches eine Elektrifizierung von bestehenden Eisenbahnstrecken ohne Planfeststellung oder Plangenehmigung ermöglicht. Hierzu ist zu bemerken, dass damit zwar die Planung beschleunigt und vor allem mit weniger Unsicherheiten durchgeführt werden kann, durch den Bund damit jedoch keine Finanzierungszusage gegeben wurde. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht allerdings den Bund als Eigentümer der DB Netz, die das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist, in der Pflicht, einen bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auch für durch den Nahverkehr genutzte Strecken zu finanzieren und umzusetzen. Bereits heute müssen die Länder schon nicht unerhebliche Nutzungsentgelte für die Schieneninfrastruktur übernehmen, die an die bundeseigene Gesellschaft DB Netz fließen.

Eine weitere Abhängigkeit ist die Streckenbelegung dieses eingleisigen Abschnitts. Aufgrund der betrieblichen Verknüpfung der zusätzlichen Fahrten der RB 26 mit jeder zweiten Fahrt der RB 25 würde sich die Streckenbelegung des Abschnitts Ostkreuz-Lichtenberg um vier Fahrten je Stunde erhöhen. Eine Elektrifizierung des Abschnitts ist auch planerisch derzeit durch die Unterfahrung der dortigen Fernbahnbrücke der Strecke Berlin Frankfurter Allee – Berlin-Rummelsburg und einer Fernwärmeleitung aufgrund der geringen Höhe dieser Bauwerke nicht unproblematisch.

Dennoch wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch geprüft, wie mit zusätzlichen Lademöglichkeiten die Verlängerung der Fahrten bis zum Bahnhof Ostkreuz erreichbar wäre.

Berlin, den 02.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz