Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 15 258
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 11. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. April 2023)

zum Thema:

Planungsstand der Taktverdichtung der RB25 nach Werneuchen

und **Antwort** vom 24. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. April 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15258
vom 11.04.2023
über Planungsstand der Taktverdichtung der RB25 nach Werneuchen

---

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

Frage 1:

Wird das im Juli 2020 verkündete Ziel, im Dezember 2024 den Takt auf der RB25 nach Werneuchen zu verdichten, eingehalten?

Antwort zu 1:

Ja.

Frage 2:

Wird der für diesen Zweck notwendige Bahnsteig am Ausweichgleis in Blumberg nach dieser sehr langen Planungszeit rechtzeitig fertiggestellt? Wie ist der Planungsstand? Wann ist Baubeginn?

Antwort zu 2:

Nach Kenntnisstand des Senats wird der Bahnsteig in Blumberg rechtzeitig zur Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages im Netz Ostbrandenburg, der die Erhöhung der Fahrtenanzahl auf der Linie RB25 von einer auf zwei Fahrten je Stunde und Richtung vorsieht, im Dezember 2024 zur Verfügung stehen. Die Planungen des Bauablaufes liegen dabei in der Verantwortung des Infrastrukturbetreibers, der Deutschen Bahn.

Frage 3:

Welche Einzelmaßnahmen (Geschwindigkeitserhöhung, Verlängerung von Bahnhofsgleisen oder zweigleisige Abschnitte, Fahrzeugumlauf) wurden oder werden ergriffen, um alle Einzelmerkmale für eine gute Angebotsqualität (exakter 30-Minuten-Takt, Bedienung aller/Stationen in beiden Richtungen, Busanschlüsse in Werneuchen) zu erfüllen?

Antwort zu 3:

Die Optionen der Fahrplangestaltung der Linie RB25 werden maßgeblich durch die Eingleisigkeit der befahrenen Strecke und die dort bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten, an denen Züge, die in unterschiedlichen Fahrtrichtungen verkehren, aneinander vorbeifahren können, bestimmt und begrenzt. Besonders herausfordernd ist hierbei auch die Einbindung in den Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Lichtenberg und Ostkreuz, in dem schon ein sehr dichtes Zugangebot im Nahverkehr bei beschränkten Infrastrukturvorrausetzungen (u. a. Eingleisigkeit) verkehrt, das im Dezember 2024 auch auf anderen Linien als der RB25 ausgeweitet werden soll. Außerdem verkehren auf diesen Streckenabschnitten auch weitere Züge außerhalb des Nahverkehrs.

Um das Angebot von zwei Zügen je Stunde und Richtung zu ermöglichen, hat das Land Brandenburg bei der DB Netz AG die Errichtung eines weiteren Bahnsteiges am vorhandenen Ausweichgleis im Bahnhof Blumberg bestellt.

Im Ergebnis der weiteren Konkretisierung der Planungen zur Fahrplangestaltung hat sich allerdings herausgestellt, dass damit zwar nahezu alle Halte der RB25 mit dem erhöhten Fahrtenangebot bedient werden können, dass jedoch einer der derzeitigen drei Halte im Gemeindegebiet von Ahrensfelde nur einmal stündlich bedient werden kann. Für eine Bedienung auch dieses Haltes ist es erforderlich, den Streckenabschnitt zwischen den Kreuzungsbahnhof in Blumberg und einer Kreuzungsmöglichkeit auf dem Gebiet des Landes Berlin soweit zu verkürzen, dass die für den weiteren Halt erforderliche Verlängerung der Fahrzeit in diesem Abschnitt die Abwicklung von zwei Zügen je Stunde und Richtung zulässt. Das ist mit der derzeitigen Kreuzungsmöglichkeit im Bereich des Biesdorfer Kreuzes im Land Berlin noch nicht gegeben. Im Bahnhof Ahrensfelde ist zwar betrieblich die Möglichkeit der Kreuzung gegeben, allerdings steht dort nur ein Bahnsteig für Züge des Regionalverkehrs zur Verfügung. Dementsprechend wäre jeweils bei einem der Züge kein Fahrgastwechsel möglich, was aus Sicht des Senats für den Bahnhof Ahrensfelde nicht vertretbar ist. Zudem ist die Lösung einer Zugkreuzung im Bahnhof Ahrensfelde auch betrieblich nicht optimal, weil hierdurch verhältnismäßig lange Standzeiten im Fahrplan eingeplant werden müssen, um die entgegenkommenden Züge abzuwarten. Der Senat plant daher, dass durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz eine Kreuzungsmöglichkeit südlich des Bahnhofs Ahrensfelde geschaffen wird.

Frage 4:

Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um den Durchlauf aller Züge der RB25 bis Ostkreuz zu ermöglichen (z.B. Nutzung der Wendegleise westlich Ostkreuz oder des Ringbahnsteigs)?

Antwort zu 4:

Neben der mit vier bis ggf. dann fünf Zugfahrten je Stunde und Richtung belasteten Strecke Lichtenberg – Ostkreuz (unten) ist auch der Streckenabschnitt zwischen Lichtenberg und der südlichen Einbindung in den Innenring wie oben genannt stark belastet. Hinzu kommt, dass die Einbindung der Strecke von Lichtenberg in den Innenring höhengleich ausgeführt ist und diese Strecke zusätzlich höhengleich von der Strecke vom nördlichen Innenring Richtung Rummelsburg gekreuzt wird. Weiterhin verkehren auf dem Innenring bis Dezember 2025 noch die Züge der Linie FEX zwischen Berlin Hbf und Flughafen BER.

Fahrplantechnologisch können daher die ab Dezember 2024 zusätzlich auf der Linie RB 25 angebotenen Fahrten nicht bis zum Bahnhof Ostkreuz verkehren. O.g. starker Infrastrukturauslastung und begrenzter Infrastrukturkapazität kann kurzfristig auch nicht mit entlastenden Maßnahmen begegnet werden.

Hinzu tritt, dass die Fahrzeuge, die ab Dezember 2024 auf der Linie RB 25 verkehren werden, elektrisch betrieben werden. Hierzu wird auf den Streckenabschnitten mit Fahrleitung eine Batterie aufgeladen, die auf den Streckenabschnitten ohne Fahrleitung die Antriebsenergie bereitstellt. Hierbei ist zu beachten, dass die mit Fahrleitung ausgerüsteten Streckenabschnitte in einem ausreichenden Verhältnis zu den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten stehen, damit eine ausreichende Möglichkeit zum Nachladen der Batterien besteht. Dabei müssen sowohl die befahrene Strecke als auch die Gleise in den Bahnhöfen, in denen die Wende des Zuges erfolgt, berücksichtigt werden. Gleichzeitig bestehen Restriktionen bei der Fahrplangestaltung nicht nur dadurch, dass die Linie RB 25 mit den anderen in dem Abschnitt verkehrenden Linien koordiniert werden muss, sondern auch dadurch, dass Fahrzeuge von und zur Linie RB 25 und den Linien RB 12 und RB 26 zwischen den Fahrten übergehen.

Gleichwohl ist es Ziel des Senats, alle Fahrten der Linie RB 25 bis zum Bahnhof Ostkreuz zu führen. Sobald durch eine veränderte Auslastung oder zusätzliche Kapazitäten eine Weiterführung der zusätzlichen Fahrten der Linie RB 25 bis zum Bahnhof Ostkreuz infrastrukturell möglich würde und diese Fahrten auch betrieblich umsetzbar sind, beabsichtigt der Senat, die Weiterführung dieser Fahrten bis zum Bahnhof Ostkreuz zu bestellen.

Frage 5:

Wird der Takt über den ganzen Tag und an allen Tagen der Wochen verdichtet? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Das Angebot von zwei Zügen je Stunde und Richtung besteht an Werktagen (außer samstags) von ca. 5 Uhr bis 20:30 Uhr. Dieses Fahrtenangebot wurde in Abstimmung dem Land Brandenburg und dem VBB gewählt und steht im Einklang mit der Fahrgastnachfrage und dem Angebot, das auf anderen Regionalbahnlinien angeboten wird bzw. übertrifft es sogar.

Frage 6:

Gibt es Absichten oder Planungen, in Ahrensfelde einen Bahnsteig oder in Marzahn ein Ausweichgleis mit oder ohne Bahnsteig zu bauen? Wie ist der Stand eventueller Überlegungen oder Abstimmungen? Oder welche anderen Vorstellungen zum Ausbau der Strecke gibt es?

Antwort zu 6:

Um alle Halte der RB25 außerhalb von Berlin bedienen zu können, ist es, wie in der Antwort zu Frage 3 ausgeführt, erforderlich, eine weitere Kreuzungsstelle zwischen Blumberg und dem Biesdorfer Kreuz zu schaffen. Die Lösung über die Errichtung eines weiteren Bahnsteiges in Ahrensfelde wäre mit dem Nachteil einer verhältnismäßig langen Standzeit der Züge verbunden. Der Senat favorisiert daher die Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit am Bahnhof Marzahn. Hierzu ist die Neuerrichtung eines zweiten Gleises erforderlich. Um die dort entstehende Standzeit für den Fahrgastverkehr nutzbar zu machen, befürwortet der Senat, dort ebenfalls einen Bahnsteig zu errichten. Hierzu wurde bereits eine Trassierungsstudie durch die Deutsche Bahn beauftragt und auch abgeschlossen. Das Ergebnis ist, dass eine Kreuzungsmöglichkeit und ein zusätzlicher Regionalbahnsteig in die vorhandene Infrastruktur integriert werden können.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat eventuelle derartige Absichten im Hinblick darauf, dass in Springpfuhl ein Umsteigebahnhof zur künftigen Nahverkehrstangente Ost erforderlich ist (Halteabstände)?

Antwort zu 7:

Hinsichtlich der Halteabstände bestehen seitens des Senats keine technologischen Bedenken. Für die Einrichtung eines weiteren Haltes sollte allerdings eine gesicherte Einschätzung bestehen, dass der Vorteile der durch einen solchen Halt generierte Nachfrage und des entstehenden Zeitvorteils für die dort umsteigenden Fahrgäste gegenüber dem Nachteil der Fahrzeitverlängerung für die dort durchfahrenden Fahrgäste überwiegt, um einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen zu stiften.

Frage 8:

Hat der Senat in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg die bekanntgewordenen Vorschläge zur Reaktivierung der Strecke von Werneuchen bis Tiefensee aufgegriffen, um die Pkw-Pendlerstrecken zu verkürzen? Welchen Einfluss hätte das auf die jetzt vorgesehenen Ausbaumaßnahmen auf Berliner Gebiet?

Antwort zu 8:

Der Streckenabschnitt Werneuchen – Tiefensee liegt im Land Brandenburg. Die Bewertung und Beauftragung infrastruktureller Maßnahmen und der Bestellung von Verkehren auf diesem Abschnitt sind dem Land Brandenburg und dem Infrastruktureigentümer vorbehalten. Nach Kenntnis des Senats wären für die Umsetzbarkeit dieser Idee aller Wahrscheinlichkeit nach zunächst Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhof Werneuchen und ggf. auf dem Abschnitt Werneuchen – Tiefensee erforderlich.

Der Senat geht allerdings angesichts der oben dargestellten Restriktionen davon aus, dass hierzu die Züge über Werneuchen hinaus verlängert werden würden und der Fahrplan zwischen Werneuchen und Berlin nicht angepasst wird. Die Streckenverlängerung hätte damit keinen Einfluss auf die Anforderungen oder Ausbaumaßnahmen auf Berliner Gebiet.

Berlin, den 24.04.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz