

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

Gelbe Hervorhebungen durch Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).
Rot kursiv eingefügt ⇒ *Kommentare des BSBB, 12.12.2021*

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. *Wenn jetzt die Betriebsaufnahme wäre, stimmt es, da in Lichtenberg Oberleitung zum Aufladen vorhanden ist, in Ostkreuz jedoch nicht. Aber bis Dezember 2024 könnte das geändert werden.* Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz **prüft derzeit Möglichkeiten**, durch **zusätzliche Ladeinfrastruktur** das Erreichen des attraktiveren Fahrtziels Ostkreuz zu ermöglichen. *Da müssen wir in einem halben Jahr nachfragen, was die Prüfung ergeben hat.*

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. *Das ist eine reine Behauptung, nicht konkret begründet.* Allerdings dient der Regionalverkehr vorrangig der Anbindung der Region und nicht dem innerstädtischen Verkehrsbedarf. *Ja, darauf zielt ja auch die Frage ab.* 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. *Offenbar gibt es doch Entscheidungsmöglichkeiten. Falls die unbewiesene Behauptung zutrifft, wäre es eine richtige Entscheidung.*

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. *Gerade deshalb sollten mehr Züge halten, denn mehr Züge führen in der Regel zu mehr Fahrgästen.* 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. *Erreichbarkeit ja, aber nur mit zusätzlichem Umsteigen und längerer Reisezeit. Nun zeigt sich das Manko, dass auch 31 Jahre nach dem deutschen Einigungsprozess (Teil-)Ausbauten der Ostbahn wie längere zweigleisige Abschnitte und Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h vernachlässigt wurden. Dies ist dringend schnellstmöglich nachzuholen. Zunächst müssen die Länder BE und BB die Planung für Zielzustand und Zwischenschritte finanzieren/veranlassen und parallel dazu die Finanzierung klären.*

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 fahrplantechnischen 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. *Gut. Bis zur Betriebsaufnahme 12/2024 sind noch drei Jahre Zeit. Die sollten wohl ausreichen, die fahrplantechnischen Verbesserungen einzuarbeiten.*

Eine vollständige Aufhebung der fahrplantechnischen Restriktionen wäre erst mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn möglich. *Ja. Aber auch Teil-Ausbauten würden schon enorm helfen.* 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.

Das klingt – im Gegensatz zur Antwort auf Frage 3 – so, als wollen sie vor 2024 nichts machen und bis zum endgültigen Ausbau irgendwann abwarten.

Neben EU-Mitteln gäbe es auch andere Finanzierungsmöglichkeiten!

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. *Ja.* 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. *Aha.* 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. *Ja. Dann könnte man auf den Bund einwirken, dass er wenigstens für diese kleine Maßnahme Geld bereitstellt; das wäre viel weniger als für den Gesamtausbau der Ostbahn. Aber auch aus den sog. Regionalisierungsmitteln oder anderen Landesmitteln ließe sich der Ausbau finanzieren, der ganz überwiegend dem SPNV dient. Beschleunigung ergäbe sich, indem das Land die Planungsmittel vorstreckt, so wie andere Bundesländer dies tun.*

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. *Das war bisher nicht bekannt. Anscheinend sollen die Mireo-Akkuzüge abwechselnd nach Müncheberg und Werneuchen fahren. Das rückt die Frage ins Blickfeld, wo, wie und wann die Akkus der auf der RB 25 eingesetzten Fahrzeuge aufgeladen werden sollen.* Eine **Elektrifizierung des Abschnitts** ist auch planerisch derzeit durch die Unterfah-

rung der dortigen Fernbahnbrücke der Strecke Berlin Frankfurter Allee – Berlin-Rummelsburg und einer Fernwärmeleitung aufgrund der geringen Höhe dieser Bauwerke nicht unproblematisch. *Ja. Laut aktueller Information plant DB Netz zeitnah im Zuge einer Erneuerung die Anhebung der Fernbahnbrücke.*

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. *Na gut. Vormerken zum Nachfragen in einem halben Jahr.*

Berlin, den 02.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz