

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- 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. 19/11679 vom
25.04.2022 über
Betreiberwechsel und i2030-Projekt RE1

Gelbe Hervorhebungen durch Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).
Rot kursiv eingefügt ⇒ Kommentare des BSBB.
15.05.2022

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

Frage 1:

Teilt der Senat die Auffassung, dass Berlin den Regionalverkehrsplanungen des Landes Brandenburg große Aufmerksamkeit widmen sollte, weil die meisten Regionalverkehrslinien des Landes Brandenburg nach und durch Berlin führen und das gesamte Land Brandenburg mit der Metropole Berlin verbinden, weil mit Hilfe des Regionalverkehrs die Mobilität über die Ländergrenze auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden kann, weil der Regionalverkehr auch wichtige Ergänzungsfunktionen innerhalb Berlins ausübt und weil er anteilig vom Land Berlin mitfinanziert wird?

Antwort zu 1:

Ja. *Gut so. Hoffentlich handelt er auch danach.*

Frage 2:

Sind dem Senat und dem MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) das seit 2019 vorhandene Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSSB) zur Fahrzeugbeschaffung und zum Fahrplanangebot bekannt? Wie wurden die dort aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten für den RE1 in den Planungsprozess der Verkehrsleistungsvergabe und des Infrastrukturausbaus einbezogen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 2:

Das Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg ist dem Senat bekannt. Der Planungsprozess der Verkehrsleistungsvergabe fand in den Jahren 2016 und 2017 statt. Der Vergabe- und Angebotszeitraum erstreckte sich auf das Jahr 2018. Es war somit nicht möglich, das erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegte Konzeptpapier zu berücksichtigen.

Die Planenden hätten auch von selbst darauf kommen können oder im Rahmen der Vergabeverhandlungen Verbesserungen einsteuern können.

Die Anforderungen an den Infrastrukturausbau werden vor allem im Rahmen des Projektes i2030 untersucht.

Frage 3:

Wie viel Vierteiler und wie viel Sechsteiler des Typs Desiro HC werden zur Betriebsaufnahme des RE1 durch die ODEG im Dezember 2022 voraussichtlich zur Verfügung stehen?

Frage 4:

Warum werden angesichts der betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile der Vierteiler gegenüber den Sechsteilern (20% höhere Anfahrbeschleunigung, bessere Anpassung an den zeitlichen und örtlichen Verkehrsbedarf durch Einsatz der Vierteiler wahlweise in Einfach- oder Doppeltraktion, Möglichkeit des Stärkens und Schwächens, sofortige Nutzbarkeit der zurzeit noch zu kurzen Bahnsteige) überhaupt Sechsteiler beschafft?

Frage 5:

Welche Optionen bestanden von Anfang an in den Verträgen zwischen VBB, ODEG und Siemens zum Umwandeln von Sechsteiler-Bestellungen in Vierteiler-Bestellungen? Welche Optionen wurden eingelöst? Welche Optionen bestehen noch und wie lange?

Frage 6:

Welche Absichten haben Senat und MIL, Bestellungen von nachteilbehafteten Sechsteilern in die besser geeigneten Vierteiler umzuwandeln? Falls die Option nicht vollständig ausgeschöpft werden soll, warum nicht?

Antwort zu 3 bis 6:

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Für die Vergabe des Netzes Elbe-Spree (NES) haben die Länder Berlin und Brandenburg eine Kapazität von 600 Plätzen je Fahrt, in Schwachlastzeiten 270 Plätze je Fahrt sowie ein mindestens einzuhaltenes Fahrzeitprofil vorgegeben. Im Angebot der ODEG ist für den Betrieb der Linie RE 1 der Einsatz von 21 sechsteiligen Elektrotriebwagen vorgesehen. Sowohl hinsichtlich der Platzkapazitäten als auch bezüglich des Beschleunigungsvermögens hat die ODEG damit die Mindestvorgaben übertroffen. Sofern der Fragesteller davon ausgeht, dass die sechsteiligen Triebwagen nachteilbehaftet sind, weist der Senat diese Annahme zurück. *Die Nachteile sind in Frage 4 deutlich aufgeführt. Diese zurückzuweisen, ist Uneinsichtigkeit und Rechthaberei.*

Gleichzeitig haben die Länder vorgegeben, dass eine Option anzubieten ist, mit der die Platzanzahl auf 800 Plätze je Zuggarnitur erhöht werden kann. Die ODEG hat die Umsetzung dieser Option konzeptionell so berücksichtigt, dass jeweils ein sechsteiliges Fahrzeug zu zwei vierteiligen Fahrzeugen unter Ergänzung weiterer Fahrzeugteile umgebaut wird. *Ja, aber nur für einen Teil der Fahrzeuge. Für die verbleibenden Sechsteiler wurden damit unnötige, vermeidbare Restriktionen geschaffen.*

Die Optionen beziehen sich auf die generell abstrakten Festlegungen der Länder zu den o.g. Kapazitätsvorgaben, deren Erfüllung dem beauftragten Unternehmen mit dem von ihm konzipierten Fahrzeug obliegt. Die ODEG hat sich in diesem Rahmen für die o.g. Umsetzung entschieden. Es wäre ebenso zulässig gewesen, lokbespannte Wagenzüge einzusetzen, die im Falle der Optionsziehung durch weitere Wagen ergänzt werden oder die geforderte Platzkapazität nicht durch zwei vierteilige Triebwagen, sondern durch einen einzelnen, jedoch längeren Triebwagen einzuhalten, sofern die weiteren Vergabebedingungen, wie z.B. die Einhaltung von Mindest-Fahrzeitvorgaben, damit erfüllt werden. *Es fehlte die Vorgabe der Aufgabenträger, die unterschiedlich hohe Nachfrage im Innen- und Außenbereich sowie in den Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeiten durch Stärken und Schwächen zu berücksichtigen.*

Mithin lag die Entscheidung, die Kapazitätsanforderungen und Optionen über den Einsatz vier- und sechsteiliger Fahrzeuge zu erfüllen, und die Entscheidung über die jeweilige Anzahl allein bei der ODEG.

Zu o.g. Vorgabe, die Kapazität von bis zu 13 Zuggarnituren von 600 Sitzplätzen auf 800 Sitzplätze zu erweitern, sind folgende Möglichkeiten als Optionen vorgesehen:

Erhöhung der Kapazität bei sechs Zuggarnituren bereits ab Dezember 2022,

Erhöhung der Kapazität bei sieben Zuggarnituren ab Dezember 2025 oder

Erhöhung der Kapazität aller 13 Zuggarnituren erst ab Dezember 2025.

Die Länder haben die erstgenannte Option bereits im November 2019 ausgeübt. Somit werden zur Betriebsaufnahme 15 achteilige *Achtteilige? Das wäre eine ganz neue Variante. Oder sind Sechsteilige gemeint?* und zwölf vierteilige Triebwagen zur Verfügung stehen. *Das ist verwirrend. Falls es ein Schreibfehler ist und 15 Sechsteiler plus 12 Vierteiler gemeint sind, stimmt es fast mit Wikipedia (Stand 16.03.2022) überein, danach 15 Sechsteiler und 14 Vierteiler. In den 14 Vierteilern sind vermutlich auch die 2 ursprünglich bestellten enthalten.* Die Frist zur Ausübung der Option zur Erhöhung der Kapazität von weiteren sieben Zuggarnituren endet im vierten Quartal dieses Jahres. Die letztgenannte Option hat sich durch die Ausübung der erstgenannten Option erledigt, weil die vereinbarte Höchstzahl zur Kapazitätserhöhung 13 Zuggarnituren beträgt. *Wenn 6 Sechsteiler in 12 Vierteiler umgebaut wurden, können gemäß der Option noch weitere 7 Sechsteiler in 14 Vierteiler umgebaut werden.*

Die Beschaffung sechsteiliger Triebfahrzeuge ist für die Länder unverzichtbar, weil nur so die Bedienung aller Unterwegsstationen der Linie RE 1 sichergestellt werden kann. *Mit Vierteilern können sie auch bedient werden.* Es ist nicht möglich, bereits zum Dezember 2022 alle bedienten Bahnsteige zu verlängern. *Deshalb sollten nach dem BSBB-Konzept mehr Vierteiler beschafft werden, mit denen die noch zu kurzen Bahnsteige angefahren werden und die langen Bahnsteige in Doppeltraktion.* Der Senat kann daher auch unter Berücksichtigung dieses Aspekts nicht bestätigen, dass die Beschaffung von sechsteiligen Fahrzeugen nachteilbehaftet ist. *Hartnäckig wird die Realität ignoriert.* Dieverkehrsvertragliche Kapazität der Linie RE1 ist allerdings so bemessen, dass nicht nur die bereits prognostizierten Steigerungen der Fahrgastzahlen bewältigt werden können, sondern sogar Möglichkeiten bestehen, auf Steigerungen zu reagieren, die noch darüber hinaus gehen.

Mit Blick auf die in Frage 5 zum Ausdruck kommende Annahme zu den Vertragsbeziehungen wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsverträge zwischen den Verkehrsunternehmen und den Ländern als Aufgabenträger zustande kommen, in diesem Falle also zwischen den Ländern und der ODEG. Der Verkehrsvertrag umfasst die Verkehrsleistung, also den (Zug-)Betrieb auf den betreffenden Linien einschließlich weiterer Leistungen wie beispielsweise Fahrausweisvertrieb und Fahrgastkommunikation. Die Fahrzeugbeschaffung liegt wie oben beschrieben in der alleinigen Verantwortung des Verkehrsunternehmens. Somit bestehen im Verhältnis zum Fahrzeughersteller, hier der Siemens AG, weder mit den Ländern noch mit dem VBB Verträge. Der VBB ist nicht Vertragspartner in den Verkehrsverträgen, sondern handelt als Beauftragter der Länder. *Rein formal ist das so. Aber wenn die Aufgabenträger wollten, könnten sie im Rahmen der ständigen Arbeitsbeziehungen das EVU anregen, die Verträge mit dem Fahrzeughersteller zu aktualisieren.*

Frage 7:

Warum wurde die für Ende 2022 sinnvolle und mögliche Lösung – ganztägiger exakter 30-min-Takt zwischen Brandenburg und Frankfurt (Oder) mit allen Halten, überlagert vom ganztägigen 60-min-Takt Magdeburg – Frankfurt (Oder) mit Halten an den aufkommensstarken Stationen – nicht aufgegriffen, finanziell und planerisch abgesichert? Warum wurde stattdessen ein Fahrplankonzept mit sehr ungleichmäßigen Abfahrzeiten gewählt, bei dem der heutige etwa halbstündliche Abstand zwischen den beiden Zuggruppen während der Hälfte des Tages (8 Stunden) und am Wochenende ganztags auf Abstände bis zu 46 min verlängert wird?

Antwort zu 7:

Im Status quo wird kein exakter 30-Minuten-Takt angeboten, sondern ganztags, auch in der Hauptverkehrszeit, beträgt aktuell der längste Abstand zwischen zwei Fahrten der Linie RE 1 überwiegend rund 40 Minuten. *Das ist falsch. Ab Frankfurt (Oder) betragen die Abstände 36/24 Minuten, weil der eine Zug öfter hält als der andere. Ab Brandenburg betragen die Abstände aus dem gleichen Grund 26/34 Minuten. Aber zwischen Potsdam Hbf und Fangschleuse besteht heute ein exakter 30-min-Takt.* Mit der Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree gibt es eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste, indem drei Fahrten je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit angeboten werden. *Das*

ist falsch. Im längeren Verkehrszeitraum betragen die Abstände künftig etwa 40/20 Minuten mit dem Extrem 46/14 Minuten. Nur in der HVZ schwanken die Abstände um die 20 Minuten herum. Weil die Fahrten der Linie RE 1 nicht auf jeder der drei Fahrten je Stunde das gleiche Haltestellenkonzept haben, lässt sich in keinem Fahrplankonzept ein gleichmäßiger Abstand zwischen allen drei Fahrten für alle Stationen realisieren. *Das wissen wir selber; diese Belehrung war nicht nötig. Deshalb und wegen der steigenden Verkehrsnachfrage sieht das BSBB-Konzept 4 Züge pro Stunde vor, mit zwei exakten 30-min-Takten entsprechend den unterschiedlichen Halten.*

Wie oben dargestellt, wurde das Fahrplankonzept für die Vergabe in den Jahren 2016 und 2017 vorbereitet und verschiedene Möglichkeiten der Fahrplangestaltung intensiv geprüft. Die dort zu Grunde gelegten Kapazitäten, Fahrzeugbedarfe und Optionen ermöglichen erhebliche Mehrleistungen, die aber immer konkret vertraglich verankert sein müssen. Eine beliebige Anpassung von Fahrzeugzahlen und Leistungsvolumina lässt ein Verkehrsvertrag nicht zu. Entgegen der Annahme des Fragestellers ist das in der Frage beschriebene Konzept daher nicht ohne weiteres umsetzbar. Hierfür steht im Rahmen des geschlossenen Vertrages die erforderliche Fahrzeuganzahl nicht kurzfristig zur Verfügung. *Kurzfristig nicht, aber innerhalb von 3 oder 4 Jahren sollte es möglich sein, wenn man will.* Zudem können betriebliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen nicht ausgeblendet werden. Insbesondere ist das Halten an Bahnsteigen, die kürzer als der Zug sind, auch unter Absperzung von Türen nicht im erforderlichen Umfang gesichert umsetzbar (siehe dazu auch Beantwortung zu Frage 11). *Mit Vierteilern, Doppeltraktion, Stärken und Schwächen hat das BSBB-Konzept auch Lösungen ohne Türabspernungen aufgezeigt.*

Demgegenüber ist das mit der Vergabe umgesetzte Konzept aus Sicht des Senates für die Gesamtheit der Fahrgäste in Berlin und Brandenburg vorteilhaft. Im Fokus stand das Ziel, dass alle Halte im Land Brandenburg mindestens stündlich bedient werden, dass von den aufkommensstarken Stationen mehr Fahrten als bisher angeboten werden und dass hierbei auch soweit möglich kurze Fahrtzeiten zwischen den Mittel- und Oberzentren einschließlich der Metropole Berlin realisiert werden. *Diese Ziele sind gut formuliert, aber schlecht umgesetzt.* Weiterhin wird mit dem Konzept eine gute Netzwirkung erreicht, also die Einbindung von Umsteigeknoten, v.a. in Magdeburg und Frankfurt *In Frankfurt/O beträgt die Übergangszeit zur RB36 nach Müllrose usw. bis zu 27 Minuten*, und die Berücksichtigung von Anschlüssen zu anderen Linien, v.a. in Brandenburg und Fürstenwalde. Zudem waren auch die örtlichen Verhältnisse auf den hoch belasteten Teilabschnitten der Linien, v.a. der Berliner Stadtbahn zu beachten. Daher kann nicht nur eine SPNV-Linie separat betrachtet werden. Im Gegensatz zum in der Frage erwähnten Konzept können mit dem nun umgesetzten Konzept diese Planungsprämissen am besten verfolgt werden.

An den Stationen mit hohem Fahrgastaufkommen wird in der Hauptverkehrszeit der längste Abstand zwischen zwei Zügen im Mittel von rund 40 Minuten auf nun rund 21 Minuten verkürzt. *Siehe Kommentar zum 1. Absatz dieser Frage.* Hierdurch wird eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf die Züge zu den Stoßzeiten sichergestellt. In der Hauptverkehrszeit fallen die Fahrten der allermeisten Fahrgäste an. An den Stationen, an denen drei Halte pro Stunde angeboten werden, steigen über 80 bis 90 % der Fahrgäste ein und aus. Für die übrigen Stationen ist mit dem jetzt umgesetzten Konzept keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Fahrplan verbunden, allerdings profitieren die dortigen Fahrgäste von den erheblich ausgeweiteten Platzkapazitäten. Mit dem nun umgesetzten Konzept werden die Verbesserungen also für die weit überwiegende Mehrheit der Fahrgäste der Linie RE 1 zugänglich gemacht. *Drei Züge pro Stunde sind besser als zwei, aber eben nur in der HVZ; das ist nicht ausreichend.*

Durch die unterschiedlichen Fahrtzeiten der einzelnen Züge je Stunde, die durch unterschiedliche Haltekonzeptionen entstehen, kann ein gleichmäßiger Abstand naturgemäß nicht an allen Halten gewährleistet werden. Der Senat weist jedoch darauf hin, dass die allermeisten Fahrgäste der Linie RE 1 entweder in Berlin einsteigen oder aussteigen. Sie profitieren somit entweder beim Start oder

beim Ziel ihrer Fahrt von einem 20-Minuten-Takt. *Wackeltakt. Und nur in der HVZ. Das reicht nicht für die angestrebte Verkehrswende.* Auch bei einem anderen Fahrplankonzept, auch dem vom Fragesteller angeführten, würden unterschiedliche Abstände je Station zwischen zwei aufeinander folgenden Fahrten der Linie RE 1 entstehen. *Nur stellenweise, wenn es durch unterschiedliche Halte bedingt ist.*

Darüber hinaus hat das an der Vergabe beteiligte Land Sachsen-Anhalt in der Abstimmung der gemeinsamen Vergabeunterlagen deutlich gemacht, dass von einem regelmäßigen Verkehr mit achtteiligen Triebwagen von und nach Magdeburg abgesehen werden soll, weil diese Fahrzeuggröße für die dortige Nachfrage nicht erforderlich ist und die dortige Infrastruktur nicht in allen Fällen für die Verkehre mit solch langen Zügen ausgelegt ist. Insofern gab es dort keine Bereitschaft, die mit dem Einsatz der achtteiligen Züge verbundenen höheren Zuschüsse zu finanzieren, womit diese Züge nicht für den Einsatz auf den Fahrten mit dem Ziel Magdeburg vorgesehen werden konnten. *Eben deshalb könnte nach dem BSBB-Konzept in Brandenburg (Havel) z. B. ein Vierteiler abgehängt werden. Für das Schwächen und Stärken sind eben die Vierteiler vorteilhaft.*

Frage 8:

Sind Senat und MIL bereit, diese Verschlechterungen des Fahrplans, der weit entfernt von dem angekündigten 20min-Takt ist, baldmöglichst rückgängig zu machen? Welche Aktivitäten zur Änderung des Verkehrsvertrags, der Leistungsbestellung und der Fahrzeugbeschaffung werden Senat und MIL unternehmen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 8:

Aus Sicht des Senats ist das nun umgesetzte Fahrplankonzept unter Beachtung der gegebenen infrastrukturellen Ressourcen eine wesentliche Verbesserung für den weit überwiegenden Teil der Fahrgäste (80-90 %). *Damit wird behauptet, dass Mo bis Fr zur Hälfte des Tages und Sa, So ganztägig zusammengenommen nur 10 bis 20% der Fahrgäste fahren. Das ist unglaublich.* Der Senat sieht daher keine Veranlassung, den 20-Minuten-Takt rückgängig ??? zu machen. *Er meint, ... keine Veranlassung, die Mängel des Fahrzeugeinsatzes und des Fahrplans zu beseitigen, um die Eisenbahn für mehr Fahrgäste attraktiv zu machen.*

Frage 9:

Welche weiteren Taktverdichtungen – zum Beispiel ab Ende 2025 ganztägig 4 Zugpaare pro Stunde zwischen Wusterwitz und Frankfurt (Oder), die mit einigen abwechselnden Halten (Götz / Groß Kreutz und Hangelsberg / Berkenbrück bis Rosengarten) zwischen Brandenburg und Fürstenwalde einen exakten 15-min-Takt bilden – planen Senat und MIL beim RE1? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 9:

Wie in der Beantwortung zur Frage 7 dargestellt bietet das derzeitige Betriebskonzept unter Einbezug der noch zur Verfügung stehenden Option eine Kapazität, die die derzeit prognostizierten Fahrgastzahlen noch übersteigt. *Vielleicht ist die Prognose zu zaghaft?* Gleichwohl ist auch dem Senat bewusst, dass qualitative Verbesserungen, wie Taktverdichtungen, das Potential für weitere **Fahrgaststeigerungen** haben. Die Länder verfügen jedoch nur über begrenzte Ressourcen (vom Bund zugewiesene Regionalisierungsmittel) für die Finanzierung des Regionalverkehrs. Daher ist abzuwägen, ob Mittel prioritär zur weiteren Verbesserung des Angebotes der Linie RE 1 eingesetzt werden sollten oder ob zunächst das Angebot auf anderen Schienenwegen auf das Niveau angehoben werden sollte, das die Linie RE 1 ab Dezember 2022 bieten wird, sofern damit mehr zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. *Natürlich soll das Angebot auf anderen Linien auch aufgestockt werden. Für die gewollten Fahrgaststeigerungen müssen zunächst alle Regionalisierungsmittel zweckgebunden ausgegeben werden, rechtzeitig mehr Regionalisierungsmittel beantragt und durch Landesmittel ergänzt werden.*

Frage 10:

Teilen Senat und MIL die Einschätzung, dass – wenn die **Bahnsteigverlängerungen** laut MIL-Antwort vom 23.11.2021 bis Dezember 2026 und laut i2030-Korridorsteckbrief sogar **bis 2028 andauern** – Fahrzeugeinsatz und Haltekonzept so organisiert werden müssen, dass zum deutlich früheren Zeitpunkt größere Platzkapazität und dichtere Fahrtabstände angeboten werden? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 10:

Das mit der DB Netz abgestimmte Konzept zu den Bahnsteigverlängerungen sichert ab, dass die derzeit im Verkehrsvertrag möglichen Optionen im Falle der Beauftragung auch tatsächlich zu einer Kapazitätssteigerung führen werden. Es ist dem Senat nicht bekannt, dass sich erforderliche Bahnsteigverlängerungen derart verzögern, dass eine Anpassung des Betriebskonzeptes notwendig werden würde. *Im Klartext heißt das wohl, die volle Umsetzung des Betriebskonzepts 2022 wird auf 2028 vertagt. Zwischenschritte sind entweder noch nicht geplant oder werden nicht verraten.*

Frage 11:

Sind MIL und Senat bereit, den Einsatzbeginn längerer Züge zeitlich vorzuziehen, indem sie die Möglichkeiten des Regelwerks der DB AG näher prüfen – nämlich die Sicherheit der Reisenden im Fall, dass der Zug länger als der Bahnsteig ist, durch betriebliche Anweisungen zu gewährleisten –, dass zum Beispiel beim Sechsteiler die eine einzige überstehende Tür nicht freigegeben wird, oder dass bei zwei Vierteilern nach entsprechender Information der Reisenden nur die Türen eines Vierteilers freigegeben werden? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 11:

Das zwingende Erfordernis, Bahnsteige auf die Länge der dort haltenden Züge zu verlängern, auch bei Stationen mit überschaubarem Reisendenaufkommen, wurde nicht von den Ländern, dem VBB oder der ODEG formuliert. Das bisher in vielen Regionen in Deutschland praktizierte Vorgehen, durch betriebliche Anweisungen, wie dem Verschließen von Türen, die Fahrgäste beim Ein- und Ausstieg an Bahnsteigen, die kürzer als der dort haltende Zug sind, zu sichern, konnte im Zuge der Abstimmungen im Rahmen der Betriebsvorbereitung zwischen den Ländern und dem VBB mit der ODEG und dem Eisenbahnbundesamt nicht als verlässliche Variante vereinbart werden. Der Senat ist, wie auch der Fragesteller, davon ausgegangen, dass hier eine Lösung durch betriebliche Anweisungen möglich ist und auch dem üblichen Vorgehen entspricht. Dass dies im Rahmen der Abstimmungen zumindest bisher vom Eisenbahnbundesamt nicht bestätigt werden konnte, war für die Länder wie auch den VBB und die ODEG, vor allem in Hinblick auf o.g. Praxis in anderen Regionen, völlig unerwartet.

Grundsätzlich sind die Länder und der VBB bestrebt, für diese Thematik eine eindeutige und belastbare Lösung zu finden, weil im Lichte der Verkehrswende und den damit erforderlichen Kapazitätsausweitungen zu erwarten ist, dass sich die derzeitigen Rahmenbedingungen für betriebliche Maßnahmen bei solchen Bahnsteigsituationen vermehrt und nicht nur in Berlin und Brandenburg ungünstig auswirken werden und für eine zügige Reaktion auf eine wachsende Fahrgastnachfrage hinderlich sind.

Da stimmen wir überein und haben das EBA als Bremser der Verkehrswende identifiziert.

Berlin, den 11.05.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz