

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 11. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Februar 2019)

zum Thema:

Steht der noch nicht vollendete Regionalbahnhof Mahlsdorf schon wieder zur Disposition?

und **Antwort** vom 25. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. März 2019)

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. 18/17856

vom 11. Februar 2019

über Steht der noch nicht vollendete Regionalbahnhof Mahlsdorf schon wieder zur Disposition?

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

Frage 1:

Treffen die in der Presse veröffentlichten Äußerungen zu, wonach es der Wunsch des Landkreises Märkisch-Oderland ist, im Aufsichtsrat des VBB zu diskutieren, ob die Linie RB26 künftig vorerst nicht mehr am Regionalbahnhof Mahlsdorf halten soll? Wenn ja, steht bereits fest, wann Diskussionen geführt und Entscheidungen dazu getroffen werden sollen?

Antwort zu 1:

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat übermittelt, dass sich der Landrat des Brandenburger Landkreises Märkisch-Oderland an ihn mit einem Schreiben mit Fragen zur Qualität der Linie RB 26 gewandt habe. Dabei sei der Berliner Bahnhof Mahlsdorf nicht angesprochen worden.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Länder Berlin und Brandenburg. Unbeschadet dieser Zuständigkeit steht der Berliner Senat jedoch zu Fragen zum Regionalbahnhof Mahlsdorf im VBB-Aufsichtsrat gern zur Verfügung, falls diese gewünscht sein sollte.

Frage 2:

Wie positioniert sich der Senat zu dieser Forderung?

Antwort zu 2:

Der Senat hat sich erfolgreich für den Bau des Regionalbahnhofes Mahlsdorf eingesetzt. Die Verkehrshalte an diesem Bahnhof werden daher weiterhin bestellt werden.

Frage 3:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass der neue Fahrplan der Linie RB26 zu eng gestrickt ist und die NEB an den Endstationen zu wenig Zeit zum Wenden hat, so dass Verspätungen zwangsläufig entstehen müssen?

Frage 4:

Wie soll dem Problem der verspäteten Züge begegnet werden? Ist eine Änderung des Fahrplans geplant?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist die RB 26 von Berlin-Lichtenberg zu dem wichtigen Umsteigebahnhof Berlin-Ostkreuz verlängert worden. In den ersten Wochen führten technische Probleme an den Fahrzeugen und an der Infrastruktur zu Verspätungen. Der Betrieb auf der neuen Strecke muss sich zudem einspielen. Durch Optimierung der Betriebsabläufe und Stabilisierung des Fahrzeugeinsatzes werden hier Verbesserungen erwartet.

Weiterhin wurde der Betrieb bis Mitte Februar 2019 durch Bauarbeiten im Bereich Hoppegarten beeinträchtigt. Mit dem Wegfall der damit verbundenen Langsamfahrstelle wird eine weitere Verspätungsursache entfallen.

Die derzeitige Verspätungsanfälligkeit der RB 26 hat also temporäre Gründe. Die derzeit hohe Verspätungsanfälligkeit dieser Linie wird daher kurzfristig abnehmen.

Frage 5:

Wie werden die Fahrzeugkapazitäten auf der Linie aktuell eingeschätzt? Ist vorgesehen, weitere Kapazitäten auf der Linie zu schaffen?

Antwort zu 5:

Es ist positiv, dass sich die Linie RB 26 mit ihrem internationalen Bezug einer steigenden Nachfrage erfreut. Aus diesem Grunde wurden die Fahrzeugkapazitäten bei stark nachgefragten Fahrten in den vergangenen Jahren bereits erhöht. Mit Erlangen der polnischen Zulassung der vier zusätzlich beschafften Fahrzeuge der Baureihe Link des polnischen Herstellers Pesa werden weitere Kapazitäten bei den Zügen der Linie RB 26 bereitgestellt werden. Konkret ist der Einsatz von Zügen in Dreifachtraktion zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Berlin und Müncheberg (Mark) vorgesehen.

Frage 6:

Teilt der Senat die Auffassung, dass nur ein Ausbau der Infrastruktur die Probleme auf der Strecke lösen wird?

Frage 7:

Wie positioniert sich der Senat vor diesem Hintergrund zu der bekannten Forderung vieler Akteure aus der Region, die Ostbahn zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Um die Voraussetzungen für die Verlängerung der RB 26 nach Berlin-Ostkreuz zu schaffen, wurde die von dieser Linie befahrene Strecke in den vergangenen Jahren zwischen Rehfelde und Strausberg zweigleisig ausgebaut. Die Strecke weist aber weiterhin eingleisige Streckenabschnitte auf. Dies ist keine optimale Voraussetzung für eine zuverlässige Betriebsabwicklung sowie für die Ausweitung der Verkehre auf der Schiene und steht damit im Widerspruch zu den verkehrlichen Aufgaben dieser Strecke für die Zukunft. Mittelfristig ist daher ein weiterer Ausbau der Strecke notwendig.

Seitens der Länder Berlin und Brandenburg wurden der zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung und eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Dies wurde vom Bundesverkehrsministerium als dem für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Bereich leider abgelehnt.

Im Rahmen anderer Infrastrukturprogramme setzen sich die Länder daher weiter für einen schrittweisen Ausbau der Ostbahn ein.

Beim Spitzentreffen der Oder-Partnerschaft am 13.01.2010 in Potsdam wurden der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung auf deutscher und polnischer Seite in den Katalog der wichtigen großräumigen Verbindungen der Oder-Partnerschaft aufgenommen.

Auf Initiative der Wojewodschaft Lubuskie wird die Strecke auf polnischer Seite derzeit modernisiert und die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben. Auf polnischer Seite ist sie bereits zweigleisig. Zudem haben Vorplanungen zu Elektrifizierung bereits begonnen.

Berlin wird gemeinsam mit Brandenburg Initiativen starten, mit dem Ziel weitere Bundesprogramme außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung (z.B. das „Sonderprogramm Elektrifizierung“) zur Finanzierung heranzuziehen.

Berlin, den 25.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz