

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4284

der Abgeordneten Rainer Genilke (CDU-Fraktion) und Michael Koch (CDU-Fraktion)

Drucksache 6/10581

Ausbau der Lehrter Bahn und Halbstundentakt zwischen Rathenow und Berlin

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Der Minister der Finanzen des Landes Brandenburg, Christian Görke, stellte in der Lokalausgabe der Märkischen Allgemeinen Zeitung vom 5. Juni 2018 den Ausbau der Lehrter Bahn bis zum Jahr 2022 in Aussicht in dessen Folge ein Halbstundentakt zwischen der havelländischen Kreisstadt Rathenow und der Bundeshauptstadt realisierbar sei. Ende des Jahres wurde dann seitens der Deutschen Bahn gegenüber dem Landrat des Landkreises Havelland klargestellt, dass der Ausbau mindestens bis zum Jahr 2034 dauern werde.

1. Auf welchen belastbaren Fakten erfolgte die Aussage des Ministers in der Märkischen Allgemeinen Zeitung vom 5. Juni 2018, dass der Ausbau der Lehrter Bahn und die Einführung eines Halbstundentaktes auf der Linie des RE 4 innerhalb von vier Jahren zu realisieren sei?

2. Teilt die Landesregierung die Auffassung des Ministers, dass innerhalb dieses Zeitraumes der Ausbau inkl. aller Genehmigungen realistisch erscheint und wurde das zuständige Ministerium im Vorfeld der Äußerung von Minister Görke von diesem um eine Einschätzung gebeten?

zu Fragen 1 und 2: Minister Görke hat nach dem Beschluss der beiden Länder zur Lehrter Stammbahn die Hoffnung geäußert, dass ein Halbstundentakt auf dem RE4 in vier Jahren möglich sei und die Deutsche Bahn aufgefordert, ihre Ausbauplanungen zu beschleunigen. Die Landesregierung wird auf eine zügige Realisierung hinwirken. Die konkrete Umsetzung des Projektes liegt jedoch in der Verantwortung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. den beauftragten Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn.

3. Was hat die Landesregierung wann unternommen, um gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund auf ein beschleunigtes Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren zu drängen?

4. Wie ist der Stand der Planungen für den Ausbau der Lehrter Bahn? Für welche Termine sind Fortschritte im Planungsverfahren zu erwarten? Für wann ist ein Beginn und Abschluss der Bauarbeiten vorgesehen?

Eingegangen: 22.03.2019 / Ausgegeben: 27.03.2019

zu Fragen 3 und 4: Nach Angaben der DB Netz AG befindet sich das Vorhaben derzeit in der Phase der Vorplanung. Nach dem in einer Bürgerinformationsveranstaltung am 12.03.2019 präsentierten Terminplan, soll in den Jahren 2020/2021 das Planrecht beantragt werden und in den Jahren 2024 (1. Bauabschnitt) bzw. 2026 (2. Bauabschnitt) mit dem Bau begonnen werden. Die Gesamtinbetriebnahme ist für das Jahr 2034 vorgesehen. Aus Sicht der Landesregierung wird der Zeitpunkt der Inbetriebnahme dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht. Sie wird daher auf eine Beschleunigung der Planung und Umsetzung hinwirken.

5. Hat die Landesregierung erwogen, eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel einzubringen, Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen, die den Ausbau bestehender Strecken beinhalten? (Falls nein, bitte erläutern.)

zu Frage 5: Nein. Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes, welches u.a. die Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren regelt, wurde im 2. Durchgang vom Bundesrat bestätigt und kann nun verkündet werden und in Kraft treten.

6. Hat die Landesregierung bereits gegenüber der Deutschen Bahn oder anderen Verkehrsunternehmen eine verpflichtende Zusage gegeben, nach erfolgtem Ausbau auch die für einen Halbstundentakt im Regionalverkehr notwendigen Verkehrsleistungen zu bestellen, um deutlich zu machen, dass es sich bei dem Ausbau um ein verkehrspolitisch wichtiges Projekt handelt und die Bahn so zu einem schnelleren Ausbau zu veranlassen? Falls nein, warum nicht?

zu Frage 6: Im Rahmen der Abstimmungen mit der DB Netz AG zur betrieblichen Aufgabenstellung hat das Land den Halbstundentakt vorgetragen. Schriftlich dokumentiert ist dieses Ziel im aktuellen Landesnahverkehrsplan, der einen Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit (HVZ) für die Relation Berlin - Rathenow vorsieht. Darüber hinaus sind die Planungen des Landesnahverkehrsplans in die Planungen des Deutschland-Taktes eingeflossen, der nach Aussage des BMVI Grundlage für die Infrastrukturplanungen des Bundes ist.

7. Ist die halbstündliche Bedienung auf den Zwischenhalten (Nennhausen, Buschow, Groß Behnitz, Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz) bereits Bestandteil etwaiger Zusagen von Bestellungen? Falls nein, warum nicht?

zu Frage 7: Die halbstündige Bedienung im Abschnitt Wustermark - Dallgow-Döberitz erfolgt bereits im aktuellen Fahrplan 2019 zur HVZ und ist somit Bestandteil der aktuellen Bestellung bei der ODEG (RE4) und bei DB Regio (RB13). Eine halbstündige Bedienung der Halte Nennhausen und Buschow ist nicht geplant. Die Station Groß Behnitz liegt an der nicht elektrifizierten Lehrter Stammstrecke und kann somit von den Zügen der Linie RE4 nicht bedient werden. Eine Reaktivierung der Station wird im Rahmen der Ausbauplanungen untersucht.

8. Nach dem Ausbau der Lehrter Bahn sollen nach Aussagen der Deutschen Bahn Teile des Güterverkehrs von der Hamburger Bahn über die Lehrter Bahn geführt werden, um die Hamburger Bahn zu entlasten. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass auch unter diesen geänderten Bedingungen ausreichend Kapazitäten für einen Halbstundentakt des Regionalverkehrs auf der Lehrter Bahn zur Verfügung stehen?

zu Frage 8: Die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur ist gemäß Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Die Landesregierung wird im Rahmen der nun aufgenommenen Planungen die Interessen des Landes vertreten. Von der DB Netz AG wurde hierzu mitgeteilt, dass durch die Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h, der Elektrifizierung der Lehrter Stammbahn, sowie des Lückenschlusses zwischen den Abzweigstellen (Abzw.) Ribbeck und Bamme, welcher zweigleisig ausgeführt wird, die Kapazität der Strecke erhöht wird. Weiterhin ist geplant, die Abstände der Kreuzungsbahnhöfe auf ca. 7 km zu vereinheitlichen, was eine zusätzliche Flexibilität bedeutet. Damit soll sichergestellt werden, dass auch bei evtl. Mehrverkehr durch Schienengüterverkehr ein 30 min-Takt im Regionalverkehr angeboten werden kann.