

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 06. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2019)

zum Thema:

Zur Leistungsfähigkeit des ÖPNV im Berliner Nordosten

und **Antwort** vom 22. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17837
vom 06.02.2019
über Zur Leistungsfähigkeit des ÖPNV im Berliner Nordosten

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Warum gibt es derzeit keine Einsetzer der Linie S 5 vom S-Mahlsdorf aus?

Antwort zu 1:

Aufgrund unzureichender Verfügbarkeit von Fahrzeugen sowie Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern wurden die Verstärkerfahrten während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf der Linie S5 ab bzw. nach S-Bahnhof Mahlsdorf vorübergehend ausgesetzt, um die übrigen Zugleistungen im Berliner S-Bahn-Netz mit größerer Zuverlässigkeit erbringen zu können.

Frage 2:

Ab wann werden die Einsetzer der S 5 wieder vom S-Bahnhof Mahlsdorf starten?

Antwort zu 2:

Nach aktuellem Planungsstand der S-Bahn Berlin GmbH wird eine Wiedereinführung der Verstärkerfahrten auf der Linie S5 zum 29.04.2019 angestrebt. Voraussetzung für die

Wiedereinführung der Verstärkerfahrten zu diesem Zeitpunkt ist, dass die S-Bahn Berlin GmbH die stabile Erbringung des Bestandsprogrammes sowie die Verfügbarkeit der für den Leistungsaufwuchs erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge und Personale gegenüber den Aufgabenträgern erfolgreich nachweist.

Frage 3:

Welche kurzfristigen Möglichkeiten sieht der Senat, um Verspätungen des RB 26 zu reduzieren?

Antwort zu 3:

Die derzeitige Verspätungsanfälligkeit der Regionalbahn (RB) 26 hat temporäre Gründe.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist die RB 26 von Berlin-Lichtenberg zu dem wichtigen Bahnhof Ostkreuz verlängert worden. Der Betrieb muss sich noch einspielen. Durch Optimierung der Betriebsabläufe und Stabilisierung des Fahrzeugeinsatzes werden hier weitere Verbesserungen erwartet.

Weiterhin wird Mitte Februar 2019 mit Abschluss der Bauarbeiten im Bereich Hoppegarten die damit verbundene Langsamfahrstelle entfallen.

Die hohe Verspätungsanfälligkeit dieser Linie wird damit deutlich reduziert werden.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die ersten am 03.12.2018 vorgestellten Zwischenergebnisse Ausbau und der Elektrifizierung der Ostbahn?

Antwort zu 4:

Aus Sicht des Berliner Senats ist der Ansatz der Untersuchung wichtig, die Ostbahn im Zusammenhang mit der Frankfurter Bahn und der Verkehrsentwicklung auf polnischer Seite zu sehen. Eine Schwäche der Untersuchungen zur Bundesverkehrsplanung ist die nur unzureichende Berücksichtigung der Entwicklungen hinter den nationalen Grenzen, die mehr oder weniger als „weißer Fleck“ betrachtet werden.

Die Zwischenergebnisse bestätigen Untersuchungen der Engpassanalyse des Transeuropäischen Vorrangkorridors „Nordsee Baltikum“ (NSB) durch die Europäische Union, an denen der Senat im Rahmen mehrerer EU INTERREG-Projekte mitgewirkt hat. Demnach wird die Ostbahn zukünftig als wichtige Entlastungsstrecke für den Schienenpersonenfernverkehr und den schnell wachsenden internationalen Schienengüterverkehr benötigt. Auf der Frankfurter Bahn sind erhebliche Trassenkonflikte zwischen dem wachsenden Eurocity-Verkehr, der geplanten Verdichtung im Regionalverkehr auf der Linie RE 1 und dem wachsenden Schienengüterverkehr absehbar.

Der Senat teilt die Schlussfolgerungen der Studie, dass mit der Fertigstellung der Rail Baltica (einer leistungsfähigen Schienenverbindung in europäischer Normalspur bis Tallinn) und nach Abschluss der laufenden Modernisierungsarbeiten der „Eisernen Seidenstraße“ nach China und zum Pazifischen Ozean eine steigende Nachfrage auch für die Ostbahn im kombinierten Verkehr zu erwarten ist, sofern diese eine Durchlassfähigkeit

bietet. Er sieht auch in Übereinstimmung mit den Zwischenergebnissen weitere Wachstumspotenziale für den Personenverkehr bei einer attraktiven Anbindung des Flughafens BER (Flughafen Berlin-Brandenburg) an Westpolen über Ostkreuz.

Die Korridoruntersuchung des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat gezeigt, dass mit den erwarteten steigenden Verkehrsströmen die Kapazitäten der jetzigen RB 26 überschritten werden. Im Landesnahverkehrsplan Brandenburg von 2018 ist ab 2022 eine Verdichtung der Linie RB 26 im kritischen Abschnitt zwischen Berlin und Müncheberg auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen. Hierfür sind jedoch noch infrastrukturelle Maßnahmen und die Beschaffung von Fahrzeugen notwendig.

Frage 5:

Wie steht der Senat zu den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ostbahn?

Antwort zu 5:

Die Länder Berlin und Brandenburg sehen die Notwendigkeit, das 1945 von der damaligen Sowjetunion bis zur polnischen Staatsgrenze demontierte zweite Gleis wieder aufzubauen und die Strecke auf deutscher und polnischer Seite zu elektrifizieren. Daher wurde diese Maßnahme beim Spitzentreffen der Oder-Partnerschaft am 13.01.2010 in Potsdam in den Katalog der wichtigen großräumigen Verbindungen der Oder-Partnerschaft aufgenommen. Auf Initiative der Wojewodschaft Lubuskie wird derzeit die Strecke modernisiert und die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben. Sie ist bereits zweigleisig. Auf polnischer Seite haben bereits Vorplanungen zur Elektrifizierung begonnen.

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

Frage 6:

Welche Mittel stehen für den Ausbau der Ostbahn zur Verfügung?

Antwort zu 6:

Es stehen keine Landesmittel für den Ausbau der Ostbahn zur Verfügung.

Frage 7:

Wann erfolgte die vollständige bauliche Fertigstellung des Regionalbahnsteiges inkl. der Inbetriebnahme des barrierefreien Zugangs?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der neue Regionalbahnsteig wurde im Dezember 2017 mit Hilfe eines provisorischen Zugangs in Betrieb genommen. Der reguläre Treppenzugangsbereich wurde im Dezember 2018 ohne die Treppeneinhausung in Betrieb genommen. Lieferengpässe beim Material ermöglichten es leider nicht, die Treppeneinhausung zum bekanntgegebenen Termin

vollständig fertigzustellen. Aktuell werden die Restleistungen erbracht, wofür eine temporäre Schließung des Treppenbereiches notwendig ist. Die Nutzung des Treppenbereiches ist voraussichtlich wieder ab März 2019 möglich. Mit der Inbetriebnahme des Aufzuges zur barrierefreien Erschließung des Bahnsteigs rechnen wir ebenfalls im März. Alle weiteren Restleistungen, wie die Fertigstellung der Entwässerungsleitung, des Bahnsteiggeländers sowie die denkmalschutzgerechte Instandsetzung der Klinkerfassade, werden voraussichtlich bis Ende April 2019 umgesetzt.“

Frage 8:

Wann erfolgt der Bau und die Inbetriebnahme der öffentlichen Toilette am Bahnhof Mahlsdorf?

Antwort zu 8:

Nach dem neuen Vertrag über Toilettenanlagen zwischen dem Land Berlin und der Wall GmbH vom 26.06.2018 sind von der Fa. Wall 193 neue Unisex-Modultoilettenanlagen an 162 alten und 31 Anlagen an neuen Standorten in einer ersten Versorgungsstufe (sogenannte Grundversorgung) zu errichten und zu betreiben sowie die Bestandstoilettenanlagen (weiter-)zu betreiben. Die zusätzlichen neuen 31 Toilettenstandorte wurden gemeinsam mit den Bezirken und verschiedenen Interessenvertretern im Rahmen der Ausschreibung bereits final festgelegt.

Die Versorgung mit öffentlichen Toilettenanlagen im Land Berlin soll ab 2021 bis 2023 weiter ausgebaut werden (sogenannte verbesserte Versorgung), zahlreiche Standorte sind bereits von den Bezirken vorfestgelegt worden. In dieser verbesserten zweiten Versorgungsstufe ist auch ein Toilettenstandort am S-Bahnhof Mahlsdorf vorgesehen. Für alle neuen Standorte sind noch umfangreiche Detailprüfungen erforderlich. Der konkrete Aufbauzeitraum der geplanten Anlage am S-Bahnhof Mahlsdorf steht derzeit noch nicht fest.

Berlin, den 22.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz