

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Violetta Bock, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/8085 –**

Zukunft, Weiterbetrieb und Infrastruktur des Regionalexpresses RE1 in Berlin-Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Regionalexpress RE1 ist eine der wichtigsten Pendler- und Wirtschaftsachsen in Berlin-Brandenburg. Vor dem Hintergrund aktueller Medienberichte über Überlegungen der Deutschen Bahn (DB) InfraGO AG zur vorübergehenden oder teilweisen Einstellung des Zugangebots steht die Verlässlichkeit der Trasse infrage (www.berliner-zeitung.de/article/regionalexpress-re1-vor-dem-aus-dann-wird-die-linie-mehr-oder-weniger-eingestellt-10251911). Während rund 59 Mio. Euro an öffentlichen Mitteln des Landes Brandenburg in den Neubau des Bahnhofs Fangschleuse (Tesla) fließen (www.moz.de/lokales/erkn-er/tesla-gruenheide-eurocity-halt-am-neuen-bahnhof-fangschleuse-kommt-er-78235383.html), drohen auf derselben Hauptachse kapazitätsmindernde Baustellen, für Land und Eisenbahnverkehrsunternehmen unkompensierte Mehrkosten für Schienenersatzverkehre, steigende Trassenpreise sowie erhebliche Verzögerungen beim Ausbau für achteilige Züge.

1. Wie begründet die DB InfraGO AG gegenüber der Bundesregierung bzw. dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) Überlegungen oder baubetriebliche Szenarien, die eine teilweise oder vorübergehende Aufgabe bzw. faktische Einstellung des Betriebes auf Abschnitten der RE1-Trasse im Raum stehen lassen?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG erfordert die gleichzeitige Erneuerung von Gleisen, Weichen, Stellwerkstechnik, Brücken und weiteren betriebsrelevanten Anlagen einen durchgängigen und uneingeschränkten Zugang zu den Baustellen. Eine Umsetzung unter laufendem Betrieb oder im Rahmen zahlreicher kurzer Totalsperrungen würde die Baueffizienz senken und die Bauzeit verlängern, zusätzliche Risiken für die Betriebsstabilität mit sich bringen und die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs über einen längeren Zeitraum beeinträchtigen. Durch eine zeitlich gebündelte Totalsperrung können die Arbeiten konzentriert durchgeführt, Synergieeffekte genutzt und die Belastungen für Fahrgäste, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Güterverkehr begrenzt werden.

Ziel ist es, die Infrastruktur zügig zu modernisieren sowie die Verfügbarkeit, Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs langfristig zu erhöhen.

2. Welche konkreten wirtschaftlichen Faktoren (wie beispielsweise Sanierungskosten, betriebliche Verluste oder Wirtschaftlichkeitsschwellen) sowie bauseitigen Gründe (wie der bauliche Zustand von Stellwerken, Brücken und Oberbau) führt die DB InfraGO AG für derartige Erwägungen an?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) führt insbesondere die folgenden Kriterien an: räumliche Ausdehnung der Sperrung, Dauer der Sperrung pro Jahr, Verfügbarkeit der Engpassressourcen in den Gewerken Oberleitung sowie Leit- und Sicherungstechnik, Sperrungsart als eingleisige oder Totalsperrung, Baufreiheit sowie die zeitliche Lage der Sperrungen, insbesondere im Winter und während der Sommerferien. Auf Grundlage dieser Kriterien wurde abgewogen, in welcher Form die erforderlichen Baumaßnahmen sicher, betrieblich umsetzbar und mit möglichst begrenzten Auswirkungen auf den Schienenverkehr durchgeführt werden können.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Sinnhaftigkeit und Verhältnismäßigkeit, den Bahnhof Fangschleuse („Teslabahnhof“) mit ca. 59 Mio. Euro an öffentlichen Mitteln des Landes Brandenburg auszubauen, wenn zeitgleich durch baubedingte Einschränkungen, Kapazitätsreduzierungen oder Erwägungen zur Streckeneinstellung auf der RE1-Trasse die tatsächliche Anbindung und Nutzbarkeit dieses Standorts entfällt oder massiv entwertet wird?
4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragestellenden einer Diskrepanz zwischen dem Ausbau des Großbahnhofs Fangschleuse für künftig 16 000 Fahrgäste täglich und der zeitgleichen zwischenzeitlichen Einschränkung bzw. Lahmlegung der zugrunde liegenden RE1-Hauptachse, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, liegen dem nach Ansicht der Bundesregierung Fehlplanungen oder mangelnde Abstimmungen zwischen dem BMV und der DB InfraGO AG zugrunde, und wenn ja, welche?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Fangschleuse werden die Voraussetzungen für die langfristig bedarfsgerechte Erschließung des dynamisch wachsenden Wirtschafts- und Beschäftigungsstandorts geschaffen und zugleich die Leistungsfähigkeit auf der Schiene in der Region gestärkt. Die in der Frage benannten Baumaßnahmen dienen dem Erhalt der Schieneninfrastruktur insbesondere zwischen Fürstenwalde und Frankfurt (Oder). Dies führt vorübergehend zu baubedingten Einschränkungen oder Kapazitätsreduzierungen. Diese stellen aber die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des Vorhabens nicht infrage. Der Bahnhof Fangschleuse bleibt während der Bauzeit aus Richtung Berlin – mit Ausnahme weniger Wochenenden – durchgehend mit Zügen in voller Länge erreichbar. Die Bundesregierung erwartet, dass die DB AG die Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf der RE1-Achse so aufeinander abstimmt, dass die Erreichbarkeit während der Bauphasen so weit wie möglich gewährleistet wird.

5. Wie bewertet die Bundesregierung das wirtschaftliche Risiko für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der RE1-Trasse durch unverschuldete baubedingte Ausfälle und Schienenersatzverkehre (SEV)?

Für den ÖPNV und die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr sind die Länder zuständig. Dementsprechend liegen der Bundesregierung keine Information zum wirtschaftlichen Risiko durch baubedingte Ausfälle und Schienenersatzverkehre vor.

6. Plant die Bundesregierung oder die DB AG, den betroffenen EVU die Mehrkosten sowie Einnahmeausfälle im Zuge der Baumaßnahmen vollständig zu erstatten und somit drohende Abbestellungen oder Leistungseinschränkungen abzuwenden, wenn ja, welchem, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB InfraGO werden Mehrkosten übernommen, wenn die Voraussetzungen für Schadensersatz vorliegen. Soweit die Maßnahmen den gesetzlichen Vorgaben und Regelwerk der DB InfraGO AG entsprechen, kann keine Kostenübernahme erfolgen. Über die Verwendung der Mittel, die der Bund den Ländern Mittel über das Regionalisierungsgesetz für die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stellt, entscheiden die Länder auch im Fall von Baumaßnahmen.

7. Inwiefern beabsichtigt das BMV, bei der Regulierung der Trassen- und Stationspreise eine temporäre Absenkung oder Aussetzung von Entgelten auf stark baustellenbelasteten Abschnitten der RE1-Strecke durchzusetzen?
8. Welche gesetzlichen oder verordnungsrechtlichen Anpassungen zieht die Bundesregierung in Betracht, um Trassenpreise an die tatsächliche Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zu koppeln?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Grundsätze, nach denen Trassenpreise durch die Infrastrukturbetreiber erhoben werden sowie die Bedingungen für mögliche Nachlässe, sind in der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Diese europarechtlichen Rahmenbedingungen wurden über das Eisenbahnregulierungsgesetz in deutsches Recht umgesetzt, so dass hier derzeit kein gesetzgeberischer Spielraum besteht.

9. Welches konkrete Zugangebot (Anzahl der Fahrten pro Stunde und Richtung) garantiert die DB InfraGO AG für den RE1 während der anstehenden Teil- und eingleisigen Sperrungen im überarbeiteten Bauzeitenplan?
10. Welche Kapazitäten stehen für den Berufs- und Schülerverkehr in den Hauptverkehrszeiten während der Bauphasen zur Verfügung, und wie wird eine Überlastung des verbleibenden Schienen- sowie Ersatzverkehrs verhindert?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG kommt es während einer Sperrung zu Ausfällen des RE1. Die drei Zuggruppen verkehren in diesem Zeitraum ab/bis Fürstenwalde. Während einer eingleisigen Sperrung können zwei Züge je Stunde und Richtung verkehren. Im Bereich des Bahnhofs Fangschleuse können

sämtliche Bestandsverkehre aufrechterhalten werden. Nach derzeitiger Planung der DB InfraGO AG kann die dritte Zuggruppe zur Sicherung der Kapazitäten im Berufs- und Schülerverkehr abschnittsweise im nicht gesperrten Streckenabschnitt verkehren.

11. Welche Übergangslösungen (wie beispielsweise die Zulassung einer selektiven Türsteuerung) genehmigt der Bund bzw. das Eisenbahn-Bundesamt, damit kurzfristig längere Züge an zu kurzen Bahnsteigen halten und Kapazitätsengpässe abgedämpft werden können?

Der Halt von Zügen an zu kurzen Bahnsteigen ist nicht genehmigungspflichtig. Gemäß § 34 Abs. 8 Satz 2 der Eisenbahn-Bau-und-Betriebsordnung haben die verantwortlichen Eisenbahnen durch wirksame Kompensationsmaßnahmen dafür zu sorgen, dass die Reisenden auch bei zu kurzem Bahnsteig sicher ein- und aussteigen können. Den beteiligten Eisenbahnunternehmen ist es im örtlichen und zeitlichen Ausnahmefall möglich, die notwendigen zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen abzustimmen. Um die Sicherheit der Reisenden zu gewährleisten, müssen die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt und konsequent aufrechterhalten werden.

12. Werden die Bahnsteige entlang der RE1-Trasse zwingend während der anstehenden Streckensperrungen verlängert, um erneute Folgesperrungen für diese Infrastrukturmaßnahmen zu verhindern, und wenn nein, warum nicht?

Gemäß Planungsstand der DB InfraGO AG sind die Bahnsteige zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) mit Ausnahme des Bahnhofs Briesen bereits auf die erforderliche Länge von 220 Metern verlängert worden. Die Verlängerung und Inbetriebnahme der Bahnsteige im Bahnhof Briesen ist für das Jahr 2029 im Rahmen der in der Frage genannten Sperrpause vorgesehen.

13. Bis zu welchem konkreten Datum schließt die DB InfraGO AG die Ausbaustufen 2 und 3 verbindlich ab, um die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Betreiber Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) durchgehend achteilige Züge einsetzen kann?

Gemäß der Planung der DB InfraGO AG wird mit der für das Jahr 2029 vorgesehenen Verlängerung und Inbetriebnahme der Bahnsteige im Bahnhof Briesen der östliche Abschnitt der Baustufe 2 abgeschlossen. Die Station Götz soll im Jahr 2028 in Betrieb genommen werden. Für die Station Groß Kreutz wird derzeit das Planrechtsverfahren durchgeführt. Damit werden auf den jeweiligen Abschnitten die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Einsatz achteiliger Züge schrittweise geschaffen. Für die dritte Betriebsstufe mit den Stationen Kirchmöser, Wusterwitz und Kraftwerk Finkenheerd kann die DB AG derzeit noch keine Zeitpläne benennen. Die Grundlagenermittlungen wurden abgeschlossen. Im nächsten Schritt werden sich die Länder und die DB AG über die Finanzierung der Leistungsphase 2 und der folgenden Leistungsphasen verständigen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko eines Kollapses des Schienenersatzverkehrs auf der RE1-Achse aufgrund des bundesweiten Mangels an Bussen und Busfahrern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

15. Werden seitens des Bundes oder der DB AG koordinierende Notfall- oder Reservekapazitäten bereitgestellt, um Engpässe beim Ersatzverkehr abzufangen?

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

16. Welche verbindlichen Absprachen wurden zwischen dem BMV, der DB InfraGO AG, den Ländern Berlin und Brandenburg sowie den betroffenen Industrieansiedlungen (u. a. Industriestandort Eisenhüttenstadt, Tesla in Fangschleuse) zur Aufrechterhaltung des Güter- und Pendlerverkehrs getroffen?

Die DB InfraGO AG führt die Abstimmung der baubedingten Auswirkungen auf den Güter- und Personenverkehr im Rahmen der hierfür vorgesehenen Konsultations- und Koordinierungsverfahren durch. Die Abstimmungen sind noch nicht abgeschlossen.

17. In welchem Umfang stehen Umleitungsstrecken für den Güterverkehr zur Verfügung, und wie wird verhindert, dass der Güterverkehr auf die Straße verlagert werden muss?

Nach Auskunft DB InfraGO AG kann der betroffene Schienengüterverkehr über den Grenzübergang Horka geführt werden. Ergänzend ist für einen Teil der Verkehre eine Umleitung über den Grenzübergang Frankfurt Oderbrücke möglich. Hierbei ist aufgrund der vorhandenen Strecken- und Betriebsführung ein Fahrtrichtungswechsel in Frankfurt (Oder) Personenbahnhof erforderlich, der bei der betrieblichen Planung und Disposition zu berücksichtigen ist. Damit bestehen ausreichende schienenseitige Alternativen, um die Güterverkehre während der Bauphasen auf der Schiene abzuwickeln. Eine Verlagerung auf die Straße ist daher nicht erforderlich. Die konkrete Führung der einzelnen Verkehre erfolgt unter Berücksichtigung der verfügbaren Kapazitäten, der betrieblichen Anforderungen und der Abstimmungen mit den betroffenen EVU.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.