

25. Juni 2021

Angebotsverdichtung und Ausbau der Ostbahn

Die Ostbahn umfasst die Strecke Berlin Ostkreuz – Strausberg – Kostrzyn. Sie ist überwiegend eingleisig, nicht elektrifiziert und lässt nur eine Geschwindigkeit von 100 km/h zu. Wegen ihrer Bedeutung für den Güterverkehr zur Entlastung der Frankfurter Bahn und für den Regionalverkehr ist der zweigleisige elektrifizierte Ausbau erforderlich; das sieht auch der Senat so.

Im Regionalverkehr ist die Ostbahn vor allem für Berufspendler aus dem Landkreis Märkisch Oderland und aus den benachbarten polnischen Gebieten wichtig, aber auch für Berliner Auspendler, Gelegenheitsfahrer, Tagesausflügler und Touristen. Im Prozess des Zusammenwachsens der Europäischen Union bietet sich hier künftig internationaler Fernverkehr zwischen Deutschland, Polen, dem Baltikum und darüber hinaus an.

Aktueller Stand und Entwicklungen

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat im Mai 2020 das „Netz Ostbrandenburg“, zu dem auch die auf der Ostbahn Berlin – Kostrzyn verkehrende Linie RB 26 gehört, ausgeschrieben und am 02. Juni 2021 an die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) vergeben. Der Verkehrsvertrag soll von Dezember 2024 bis Dezember 2036 laufen. Vorgegeben ist ein Rahmenfahrplan.

Die Ostbahn ist nicht Gegenstand des Investitionsprojektes i2030. DB Netz plant zurzeit nur kleine Maßnahmen zur Verkehrsverbesserung auf der Ostbahn als Bestandsnetzprojekt.

Die Länder Brandenburg und Berlin meldeten die Strecke für den Bundesverkehrswegeplan an; das Bundesverkehrsministerium lehnte ab. Auch im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ wurde die Elektrifizierung der Ostbahn nicht berücksichtigt. Auf eine parlamentarische Anfrage teilte der Senat mit: „Die Länder verfolgen daher weitere Optionen der Finanzierung des Infrastrukturausbaus. Entsprechend den Prinzipien des Deutschlandtaktes wird ein fahrplanbasierter Ausbau der Ostbahn angestrebt, so dass die konkret erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aus dem Zielfahrplan abgeleitet werden. Zudem wird eine Elektrifizierung der Ostbahn angestrebt.“ Der vom VBB für den Deutschlandtakt angemeldete Zielfahrplan ist aber nur der Ausschreibungsfahrplan ab Dezember 2024.

Fahrplan 2021

Im gegenwärtigen Fahrplan 2021 besteht zwischen Berlin-Lichtenberg und Müncheberg ein exakter 60-min-Takt mit Begegnung am Haltepunkt Herrensee, der in einem zweigleisigen Abschnitt liegt. Zwischen Müncheberg und Küstrin-Kietz besteht ein 120-min-Takt, in dem alle Halte bedient werden, und ein 120-min-Takt mit nur einem Zwischenhalt in Seelow-Gusow.

Fahrplan des VBB ab Ende 2024

Der Fahrplan des VBB, der der Ausschreibung und Vergabe zugrunde liegt, enthält zwar ein zweites Zugpaar je Stunde Ostkreuz – Müncheberg, weist aber schwerwiegende Mängel auf:

- Es soll kein 30-min-Takt hergestellt werden, sondern die Züge sollen in sehr ungleichmäßigen Abständen verkehren: bei der Abfahrt in Lichtenberg 23 zu 37 min, bei der Ankunft in Müncheberg vormittags 29/31, nachmittags 26/34 min, in der Gegenrichtung in Müncheberg vormittags 22/38, nachmittags 25/35 und in Lichtenberg 24/36 min.
- Die Fahrzeit Lichtenberg – Müncheberg soll sich von heute 35 auf 39 min verlängern, Lichtenberg – Seelow-Gusow von heute 48 min (Schnellläufer mit weniger Halten) bzw. 52 min (Langsamläufer mit allen Halten) auf 56 min, Lichtenberg – Küstrin-Kietz von heute 60 bzw. 69 auf 74 min. Der schnellere Zuglauf in jeder zweiten Stunde ist zunächst nicht eingeplant, weil die Anliegerkommunen häufigere Halte einer kürzeren Fahrzeit vorziehen.
- Der Verdichterzug bis Müncheberg ist nur von Montag bis Freitag vorgesehen.

Ursache der beiden ersten Fahrplanmängel sind die eingeplanten Wartezeiten auf den Ausweichbahnhöfen. Beim exakten 30-min-Takt und gleichbleibender Streckengeschwindigkeit müssten sich die Züge im eingleisigen Abschnitt bei Mahlsdorf begegnen. Da das nicht geht, gab der VBB den Fahrplan mit ungleichmäßigen Abfahrzeiten und Begegnung an den vorhandenen Ausweichbahnhöfen vor. Da in Strausberg nur eine Bahnsteigkante vorhanden ist, muss der ausweichende Zug außerhalb des Bahnsteigs einen Betriebshalt einlegen. In Hoppegarten oder in Kaulsdorf muss einer der Züge auf dem Ausweichgleis warten.

Der Senat wies in seiner Antwort bei einer entsprechenden Anfrage darauf hin, dass die im Vergabeverfahren unterstellten Fahrpläne eine Kalkulationsgrundlage für die potenziellen Auftragnehmer darstellen. Im Rahmen der Abstimmung und Erstellung könnten sich noch Änderungen an den Fahrplanzeiten ergeben.

Ein Taktfahrplan mit gleichmäßig verteilten Abfahrzeiten und kurzen Fahrzeiten ist Voraussetzung für das angestrebte häufige Benutzen der Eisenbahn durch Pendler und andere Fahrgäste. Zu diesem allgemein anerkannten Grundsatz konnte sich der Senat aber nicht durchringen, sondern nur zur allgemeinen Aussage, dass „eine gute Anbindung sichergestellt werden muss“. Die beiden Länder und der VBB sahen nur die Möglichkeit, zwei Züge pro Stunde auf der vorhandenen Infrastruktur anzubieten. „Das Zurückstellen der Angebotsverdichtung bis zum Abschluss weiterer Infrastrukturmaßnahmen hätte über viele Jahre die Beibehaltung des Stundentaktes erfordert.“ Der für einen Fahrplan ohne die beschriebenen Mängel notwendige „Infrastrukturausbau einschließlich der dafür erforderlichen Planungen und Planverfahren ist bis Dezember 2024 nicht umsetzbar.“ Konkrete Schritte, den Infrastrukturausbau nachzuholen, nennt der Senat nicht.

Den zweiten Zug pro Stunde auch sonnabends und sonntags bis Müncheberg fahren zu lassen, lehnt der Senat ab. Er beruft sich auf Zählungen des VBB vor der Corona-Pandemie, die eine geringere Nachfrage ergaben. Richtig wäre allerdings, das vorhandene Fahrgastpotenzial bei einem dichteren Verkehrsangebot zu ermitteln, zum Beispiel die Wochenendausflügler in die Märkische Schweiz.

Kurzfristig notwendiger Infrastrukturausbau

Notwendig für den angestrebten 30-min-Takt bis Müncheberg ist nicht nur ein zweites Bahnsteiggleis in Müncheberg, sondern auch ein weiterer zweigleisiger Abschnitt, in dem sich die Züge ohne Halt begegnen können. Dieser müsste westlich des Haltepunkts Mahlsdorf liegen, also von Biesdorfer Kreuz Ost bis vor Mahlsdorf reichen (das sind 3,5 km). Mindestens

müsste das zweite Gleis des Bahnhofs Kaulsdorf verlängert werden. Gleichzeitig wäre die Streckengeschwindigkeit zwischen Biesdorfer Kreuz und Herrensee so weit zu erhöhen, dass die eingleisige Strecke zwischen Herrensee und dem neuen Begegnungsabschnitt in weniger als 15 min durchfahren werden kann.

Um verlorene Investitionen und Umplanungen zu vermeiden, sollte die Geschwindigkeit dort, wo es mit geringem Aufwand möglich ist, gleich vorsorglich auf 160 km/h angehoben und Platz für das zweite Gleis und die Oberleitung geschaffen werden. Der Konzernbeauftragte der DB antwortete auf dieses Anliegen: „Allgemein wird eine Elektrifizierung, eine Zweigleisigkeit oder eine Geschwindigkeitserhöhung der Ostbahn bei der Planung von Maßnahmen bislang nicht explizit berücksichtigt, da hierzu kein Planungsauftrag und keine Finanzierungsvereinbarung vorliegen. Grundsätzlich wird eine zukünftige Elektrifizierung sowie die Wiederherstellbarkeit des zweiten Gleises jedoch im Rahmen der Möglichkeiten geometrisch und konstruktiv insbesondere bei Brückenbauprojekten beachtet. ... Daneben wird ein möglicher Flächenbedarf für Streckenausbaumaßnahmen im Rahmen des Grundstücksportfolios der DB berücksichtigt. Für diesen Zweck voraussichtlich benötigte Flächen werden nicht an Dritte abgegeben.“

Ein eventueller zweigleisiger Ausbau Mahlsdorf – Hoppegarten, wie er diskutiert wird, würde die schon heute zu geringe Streckengeschwindigkeit 100 km/h nicht ausschöpfen und die Fahrzeiten verlängern. Als Vorab-Maßnahme für den 30-min-Takt nach Müncheberg eignet sich der Ausbau dieses Abschnitts nicht.

Warum die Streckengeschwindigkeit nicht wenigstens 120 km/h beträgt, ist nicht bekannt. Beim Anheben auf 120 km/h würde sich die Fahrzeit so weit verkürzen, dass die Begegnung in Kaulsdorf stattfinden könnte; nachteilig wäre aber die Wartezeit in einer Richtung. Auch hierfür ist ein Planungsauftrag des Senats an die DB erforderlich.

In Müncheberg genügt für den 30-min-Takt das von DB Netz geplante zweite Bahnsteiggleis als Stumpfgleis. Der Konzernbeauftragte der DB schrieb dazu: „Das Projekt geht gut voran und die rechtzeitige Umsetzung ist aus heutiger Sicht gesichert. Aktuell wird die Erteilung des Planrechts erwartet.“ Allerdings handelt es sich beim Bahnsteigzugang und bei der Signaltechnik um verlorene Investitionen, die der elektrifizierten durchgehenden Zweigleisigkeit der zweiten Ausbaustufe im Wege stehen.

Fahrzeugeinsatz

Die derzeit eingesetzten Diesellokomotiven 643 (Talent) können 120 km/h, die 632 (Pesa-Link) 140 km/h fahren. 11 vorhandene PESA-Link, die auch für den Verkehr in Polen technisch geeignet und zugelassen sind, sollen weiterhin eingesetzt und 5 neue beschafft werden. Den weiteren Einsatz von Dieselfahrzeugen begründet der VBB so: „Die bundeseigene Infrastruktur, mit langen nicht elektrifizierten Streckenabschnitten auf dieser Linie, lassen ein Aufladen von Batteriezug nicht zu.“ Gemeint sind Akkuzüge, die auf den anderen neu vergebenen Strecken im „Netz Ostbrandenburg“ eingesetzt werden und die auch deutlich mehr Sitzplätze haben als heute. Auf der Ostbahn bleibt es bei etwa 120 Sitzplätzen je PESA-Triebzug.

Die Möglichkeit, den Ausschreibungsfahrplan zu verbessern, muss unbedingt aufgegriffen werden. Mit beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen muss wenigstens versucht werden, die Fahrzeiten gegenüber heute nicht zu verlängern.

Dass nochmals neue Dieselfahrzeuge beschafft werden sollen, ist nicht hinnehmbar. Wir unterstützen den Fahrgastverband PRO BAHN, der das Land Brandenburg und die NEB dazu aufgerufen hat, „die Umstellung auf elektrischen Betrieb baldmöglichst nachzuholen.“

Vorsorge an Kreuzungs- und Überführungsbauwerken

Auf Berliner Stadtgebiet müssen in den nächsten Jahren zwei Eisenbahn-Kreuzungsbauwerke (mit der Strecke Frankfurter Allee – Rummelsburg und am Biesdorfer Kreuz), eine Eisenbahnüberführung (Hönowe Straße in Mahlsdorf), zwei Straßenüberführungen (Rhinstraße und Blumberger Damm) und ein Personentunnel (Nöldnerplatz) saniert oder erneuert werden. Hier sind Vorsorgemaßnahmen für das zweite Gleis und die Elektrifizierung (Gleisabstände, lichte Höhen, Tragfähigkeit, Maststandplätze) notwendig, damit der Endausbau nicht auf lange Zeit verhindert oder erschwert wird.

Der Senat teilte dazu ausweichend mit: „... werden im Rahmen der Abstimmungen zu anstehenden Erneuerungsmaßnahmen an Kreuzungsbauwerken und der Klärung der dafür zugrundezulegenden Anforderungen durch den für die Bahnplanung verantwortlichen Bereich der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung die Anforderungen für einen zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Strecke eingebracht.“ Das ist keine Zusage, dass die Bauwerke tatsächlich so ausgeführt werden. Wie schon im Abschnitt „Kurzfristig notwendiger Infrastrukturausbau“ genannt, fehlt ein Planungsauftrag des Bundes oder des Landes.

S-Bahn-Verkehr

Als erste Schritte der Angebotsverbesserung bei der S-Bahn sind notwendig:

- Ganztägiger 10-min-Takt Stadtbahn – Hoppegarten (auch in der Normal- und Schwachverkehrszeit und am Wochenende),
- Ganztägiger 20-min-Takt bis Strausberg Nord (auch in der Normal- und Schwachverkehrszeit und am Wochenende),
- In der Hauptverkehrszeit 5-min-Takt Ostbahnhof – Mahlsdorf (das heißt 10-min-Takt der Verstärkerzüge statt 20-min-Takt).

Dafür sind keine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Als zweiter Schritt muss so bald wie möglich der 10-min-Takt Stadtbahn – Strausberg (also Verlängerung von Hoppegarten bis Strausberg) dazukommen. Dafür ist das zweite S-Bahn-Gleis Hoppegarten – Strausberg zu errichten. S-Bahn-Ausbau und Fernbahnausbau müssen im Ganzen mit Bahnkörper und Bauwerken für insgesamt vier Gleise geplant werden.

Regionalbahnhof Warschauer Straße

Die Ostbahn in das Berliner Stadtzentrum hineinzuführen oder deren Züge auf die Stadtbahn zu leiten, wäre zwar verkehrlich sinnvoll, scheint aber auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Aber einen Schritt näher an das Stadtzentrum kann sie leicht gebracht werden. Deshalb sieht das Zielkonzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg die Reaktivierung des Streckenabschnitts Ostkreuz – Warschauer Straße vor, von den heutigen Wendegleisen an der Modersohnbrücke bis zu neuen Wendegleisen westlich der Warschauer Straße. Diese Strecke sollte elektrifiziert und möglichst zweigleisig sein. Am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße sind zwei barrierefrei zugängliche Bahnsteiggleise erforderlich. Die Verlängerung dient auch der Regionalverkehrslinie nach Wriezen (RB 25), schafft einen Verknüpfungspunkt zur U-Bahn (U1, U3) und zur Straßenbahn (M10, zukünftig bis Hermannplatz, M13) und entlastet den Verknüpfungspunkt Ostkreuz.

Mit vertretbarem Aufwand ist die Zweigleisigkeit von den Bahnsteiggleisen in Lichtenberg bis vor die Engstelle am Eisenbahnkreuzungsbauwerk Nöldnerplatz herstellbar. Sie ermöglicht größere Flexibilität in der Fahrplangestaltung und Betriebsdurchführung.

Weitere Ausbaustufen

Ziel ist, die halbstündlichen Verbindungen von Warschauer Straße bis zur Kreisstadt Seelow (Bahnhof Seelow-Gusow) auszudehnen. Diese Ausbaustufe beinhaltet die vollständige Zweigleisigkeit vom Biesdorfer Kreuz bis Seelow-Gusow für 160 km/h mit dichterem Block-

teilung, um auch mehr Güterverkehr aufnehmen zu können. Zu prüfen ist, ob das südliche der vier S-Bahn-Gleise in Mahlsdorf zum Regionalbahngleis umfunktioniert werden kann; anderenfalls müsste eine weitere Bahnsteigkante gebaut werden.

Geprüft werden muss, ob die baulich engen und schwierigen Stellen Ostkreuz – Nöldnerplatz und innerhalb des Biesdorfer Kreuzes eingleisig bleiben können.

Um künftig auch Fernzüge von der Ostbahn (vom Baltikum und allen Zwischenorten) auf die Stadtbahn fahren zu können, muss nur am Biesdorfer Kreuz eine Weichenverbindung zum verbliebenen Rest der VnK-Strecke (Verbindung Rummelsburg – Kaulsdorf) gebaut werden.

Unmittelbarer Handlungsbedarf

1. Bis zum Wirksamwerden des Verkehrsvertrags im Dezember 2024 sind es noch 3 ½ Jahre. Diese muss der Senat im Zusammenwirken mit dem Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), dem VBB und der NEB nutzen, einen besseren als den ausgeschriebenen Fahrplan umzusetzen. Da der Senat Infrastrukturverbesserungen als nicht zu schaffen einschätzt, müssen beschleunigungsstärkere Fahrzeuge eingesetzt werden. Das sollten vorzugsweise Akkufahrzeuge sein, die zunächst auf der kurzen elektrifizierten Teilstrecke Lichtenberg – Biesdorfer Kreuz und während der Wendezeit in Lichtenberg aufgeladen werden.
2. Der Senat ist gefordert, als Zwischenschritt zum vollständigen Ausbau umgehend einen Planungsauftrag an die DB für folgende Teilmaßnahmen zu erteilen und die Finanzierung zu sichern (2b gemeinsam mit dem MIL):
 - a) Bau eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Biesdorfer Kreuz und Mahlsdorf
 - b) Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Mahlsdorf und Herrensee auf mindestens 120 km/h bei gleichzeitiger Prüfung, wo mit geringem Mehraufwand auch 160 km/h erreichbar sind
 - c) Bau einer zweiten parallelen Fahrmöglichkeit innerhalb des Bahnhofs Lichtenberg vom Bahnsteig bis Höhe Nöldnerplatz
 - d) Elektrifizierung Lichtenberg – Ostkreuz, damit die Aufladestrecke für die Akkufahrzeuge länger wird
 - e) Bei Sanierung oder Erneuerung von Kreuzungsbauwerken der Ostbahn auf Berliner Stadtgebiet Vorsorge für späteren zweigleisigen elektrifizierten Ausbau treffen.