

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3147
der Abgeordneten Katja Poschmann (SPD-Fraktion)
Drucksache 7/8622

LNVP: Taktverdichtung des RE4 und Planungsstand Ausbau Lehrter Stammbahn

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

Vorbemerkung der Fragestellerin: Nach der Veröffentlichung der überarbeiteten Landesnahverkehrsplanung gab es in der Märkischen Allgemeinen Zeitung, Ausgabe Westhavelländer, einige widersprüchliche Meldungen bezüglich des Ausbaus der Lehrter Stammbahn und der Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt des RE4 ab Dezember 2026. Diese gehen auf unterschiedliche Aussagen aus der Landesnahverkehrsplanung und einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zurück. Die Pendlerinnen und Pendler aus Rathenow und Umgebung sind verunsichert. Für die Menschen im Westhavelland ist die Anbindung nach Berlin von großer Bedeutung und ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Wohnorts. Immer mehr Menschen zieht es zu uns, viele von ihnen arbeiten aber weiterhin in Berlin. Ein verlässlicher 30-Minuten-Takt bedeutet für sie Lebensqualität.

1. Welche Änderungen ergeben sich aus der Landesnahverkehrsplanung für die Strecke Rathenow-Berlin bzw. Stendal-Berlin?

Zu Frage 1: Der Landesnahverkehrsplan 2018 - 2022 des Landes Brandenburg formulierte 2018 das Ziel einer Taktverdichtung zwischen Berlin und Rathenow auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ (Hauptverkehrszeit). Das auf der Basis der Vorgaben des Landesnahverkehrsplans 2018 - 2022 durchgeführte Vergabeverfahren der SPNV-Leistungen im Netz „Nord-Süd 2“ berücksichtigte diese Vorgabe vollumfänglich, sodass die entsprechenden Fahrzeug- und Personalressourcen bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2026 durch das Verkehrsunternehmen DB Regio beschafft werden.

2. Ab wann wird der Regionalexpress 4 im 30-Minuten-Takt zwischen Rathenow und Berlin fahren?
3. Wie wird die Taktverdichtung des RE4 realisiert?
4. Warum ist die Taktverdichtung nun nicht mehr vom Ausbau der Lehrter Stammbahn abhängig?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für das Angebot auf der Relation Stendal-Rathenow-Berlin sind ab Inkrafttreten des künftigen Verkehrsvertrages ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 folgende Änderungen des Fahrplanangebotes vorgesehen:

- Das Angebot zwischen Berlin und Rathenow wird auf zwei Züge pro Stunde in der HVZ verdichtet werden.
- Die Züge des RE4 werden zunächst zweistündlich nach Stendal durchgebunden werden. Dieses zusätzliche Angebot ergänzt die weiterhin zweistündlich verkehrende RB34 zu einem Stundentakt zwischen Rathenow und Stendal. Die zusätzlichen Züge des RE4 verkehren dabei ohne Halt zwischen Rathenow und Stendal.
- Nach dem Ausbau und der Elektrifizierung der Lehrter Stammbahn zwischen Rathenow und Stendal soll der RE4 stündlich nach Stendal verkehren und somit die Leistungen der RB34 sowie die Haltbedienung von Großwudicke, Hämerten und Schönhausen übernehmen.

Die vorstehend genannten Vorhaben stehen grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Trassenverfügbarkeit. Insbesondere besteht eine Abhängigkeit von der Umsetzung des geplanten Infrastrukturausbaus auf der Lehrter Bahn. Diesen Vorbehalt formuliert der Landesnahverkehrsplan sowohl in der Fassung aus 2018 als auch aus dem Jahr 2023.

Der vom Bund geplante Ausbau der Lehrter Stammbahn bleibt also unabdingbare Voraussetzung, um langfristig einen stabilen 30-Minuten-Takt des RE4 nach Rathenow absichern zu können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der absehbar weiter steigenden Güter- und Fernzugmengen auf der Achse von Berlin in Richtung Hannover.

Mit dem Verkehrsvertrag „Netz Nord-Süd 2“ wurden gleichwohl bereits diejenigen Voraussetzungen für eine Angebotsverdichtung geschaffen, die in Verantwortung der beteiligten Aufgabenträger, unter anderem des Landes Brandenburg, stehen. Dies umfasst die Beschaffung sowohl der benötigten Fahrzeuge als auch der Personalressourcen zur Inbetriebnahme des neuen Netzes Nord-Süd im Dezember 2026.

Bis zur Umsetzung und Inbetriebnahme dieses Infrastrukturausbaus kann die angestrebte Angebotsverdichtung daher nur im Rahmen der Abstimmung des Jahresfahrplans jeweils für die Dauer des jeweiligen Fahrplanjahres geprüft und ggf. umgesetzt werden.

5. Wann beginnt der Ausbau der Lehrter Stammbahn?

Zu Frage 5: Der Baubeginn für den Ausbau der Lehrter Stammbahn ist nach Auskunft von DB Netz für das Jahr 2025 geplant.

6. Wann wird der Ausbau der Lehrter Stammbahn fertig gestellt sein?

Zu Frage 6: Die Inbetriebnahme der „ABS Hannover-Berlin“ ist nach aktuellem Planungsstand der DB Netz frühestens für das Jahr 2034 eingeordnet.

7. Wie ist der konkrete Arbeitsstand beim Ausbau der Lehrter Stammbahn?

a) Welche Bauabschnitte sind vorgesehen?

Zu Frage 7 a): Das Projekt „ABS Hannover-Berlin“ wird nach Auskunft von DB Netz in zwei Baustufen umgesetzt. In der 1. Baustufe wird die Lehrter Stammbahn auf einer Länge von knapp 36 km östlich und westlich von Stendal anteilig elektrifiziert; die Geschwindigkeit auf der Lehrter Stammbahn wird auf 160 km/h erhöht. In der 2. Baustufe erfolgt die weitere anteilige Elektrifizierung von 100 Kilometern sowie die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h. Außerdem wird ein Gleis im Bereich Abzw. Ribbeck bis Abzw. Bamme errichtet.

b) Was ist der Zeitplan für die Baustufen bzw. jeweiligen Bauabschnitte?

Zu Frage 7 b): Der Baubeginn der 1. Baustufe ist für das Jahr 2025 geplant. Die Inbetriebnahme der 1. Baustufe erfolgt vsl. im Jahr 2026. Der Baubeginn für die 2. Baustufe ist für das Jahr 2028 geplant.

c) Sind die Planfeststellungsbeschlüsse für die Bauabschnitte bereits erteilt worden?

Zu Frage 7 c): Für drei Abschnitte wurden die baurechtlichen Verfahren durchgeführt und werden die Planfeststellungsbeschlüsse erwartet. Die Unterlagen von vier weiteren Planfeststellungsabschnitten wurden bei der zuständigen Behörde (Eisenbahn-Bundesamt) eingereicht.

Der Zeitraum für das Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte der 2. Baustufe ist derzeit noch offen.

d) Falls diese noch nicht erteilt wurden: Woran liegt das?

Zu Frage 7 d): Bevor das Eisenbahn-Bundesamt Planfeststellungsbeschlüsse erlässt, müssen verschiedene Verfahrensschritte durchgeführt werden (Erstellung der Unterlagen durch DB und Einreichung, Anhörungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt inkl. öffentliche Auslegung, Einreichen von Einwendungen, Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange, Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen durch DB, Erörterungstermin sowie abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde), weswegen im Planfeststellungsverfahren eine Vielzahl von Beteiligten involviert ist und die Abstimmungen und Bearbeitungsschritte unter Umständen einen hohen zeitlichen Ressourcenaufwand erfordert.

8. Welche sonstigen Hürden gibt es beim Ausbau der Lehrter Stammbahn?

Zu Frage 8: Die Dimensionierung von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland erfolgt anhand abgestimmter Kriterien. Hohe Relevanz hat dabei der Nachweis optimaler Betriebsqualität gemäß DB-Richtlinie 405 bei positivem volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

9. Welche Faktoren könnten den Ausbau der Lehrter Stammbahn verzögern?

Zu Frage 9: Eine Verschlechterung der Marktlage (fehlende Planungs- und Baukapazitäten) würden den Ausbau der Lehrter Stammbahn nach Auskunft von DB Netz verzögern.

10. Wie können die Landesregierung und der Landtag einen schnellen und fristgerechten Ausbau der Stammbahn unterstützen?

Zu Frage 10: In den laufenden Abstimmungen zur Definition eines Zielzustands bzw. von Optionen (siehe Antwort zu Frage 9) wird sich die Landesregierung und kann der Landtag gegenüber dem Bund in der 2. Baustufe für eine robuste und zukunftsorientierte Lösung einsetzen. Als Teil der Lösung können hierbei eine durchgehende Zweigleisigkeit der Lehrter Stammbahn und der Bau der Kurve Wustermark fungieren, die eine wirksame Entmischung Nah- und Güterverkehr vom Fernverkehr ermöglichen.