

2926 BN

An die
Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

**Verkehrsplanerische Zielsetzung bei der Vergabe des Netzes Ostbrandenburg –
Beantwortung der Fragen der Fraktion der FDP zur Nachschiebeliste
(Drucksache 18/2738) - hier: Frage 3**

79. Sitzung des Hauptausschusses am 23. September 2020
Schreiben Senat von Berlin – Fin II B – vom 15. September 2020 – rote Nummer 2926 AT

Fragen der Fraktion der FDP zur Nachschiebeliste (2926 AT) vom 29. September 2020 –
rote Nummer 2926 AT-1 – hier: Frage 3

Kapitel 0730 – Verkehr –
Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs –

Ansatz 2019:	62.326.000 €
Ansatz 2020:	64.826.000 €
Ansatz 2021:	64.723.000 €
Ist 2019:	52.438.053,47 €
Verfügungsbeschränkungen:	62.256.541,96 €
Aktuelles Ist (Stand 2.10.2020):	49.086.071,53 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Frage 3 der FDP-Fraktion zu Kapitel 0730, Titel 54080:
Um was handelt es sich bei der erwähnten "geänderte zwingend notwendige verkehrsplanerische Zielsetzung" bei der Vergabe des Netzes Ostbrandenburg?“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Der zu vergebende Auftrag für das Verkehrsangebot auf den Linien RB 25 und RB 26 sieht eine branchenübliche Laufzeit von zwölf Jahren vor. Der Betriebsstart ist für Dezember 2024 vorgesehen. Mit dieser Ausschreibung wird das Verkehrsangebot auf den ausgeschriebenen Linien bis Dezember 2036 festgelegt. Nachträgliche Änderungen des Verkehrsumfanges sind vergaberechtlich nur in beschränktem Umfang möglich, so dass im jetzigen Vergabeverfahren die Voraussetzungen für den gesamten Zeitraum geschaffen werden müssen.

Seit der Anmeldung des Haushaltstitels im Spätsommer 2018 haben sich insbesondere die im Folgenden erläuterten Grundlagen bei der Konzeption der Vergabe geändert, die daher in der der Anmeldung zugrundeliegenden Kalkulation noch nicht berücksichtigt werden konnten. Gelingt es nicht, diese kostenseitig im Haushaltstitel jetzt abzubilden, ist die Vergabe entsprechend anzupassen. Folge wäre, dass lediglich das heute bestehende und künftig prognostisch nicht mehr ausreichende Angebotsniveau voraussichtlich bis Dezember 2036 festgeschrieben werden würde.

Es wird davon ausgegangen, dass es beim Land Brandenburg als Mitauftraggeber auf Unverständnis stoßen würde, wenn eine gebotene Ausweitung der o. g. Verkehre im berlinnahen Raum am Land Berlin scheitern würde. Die Verbesserung der Angebote für Pendlerinnen und Pendler hat in beiden Länder hohe Priorität.

1. Verdichtung auf Halbstundentakt

Im am 1. Juli 2019 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion wurden die Gebiete entlang der Linie RB 25 als Siedlungsentwicklungsgebiete ausgewiesen. Hier ist dringend von einem steigenden Verkehrsbedarf auszugehen. Die Auslastung der Plätze auf der Linie RB 26 ist in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls hoch, so dass eine Verdichtung des Taktes notwendig ist. Ferner sind die von den Linien RB 25 und 26 befahrenen Strecken die einzigen in Berlin, die noch ein Angebot im Stundentakt aufweisen. Alle anderen Regionalverkehrsstrecken in Berlin werden zweimal stündlich oder sogar häufiger bedient.

Entsprechend sind in den letzten Veränderungen der relevanten Planwerke Taktverdichtungen berücksichtigt: das Land Brandenburg sieht im Landesnahverkehrsplan vom 28. August 2018 für diese beiden Linien einen 30-Minuten-Takt vor. Auch der am 26. Februar 2019 beschlossene Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 sieht für den Stadt-Umland-Verkehr eine Attraktivierung und Verdichtung des Angebotes vor.

2. Gewährleistung der Betriebsstabilität

Die Linie RB 26 wurde im Dezember 2018 bis zum Bahnhof Ostkreuz verlängert, im Dezember 2017 wurde ein neuer Halt in Mahlsdorf in Betrieb genommen. Durch diese Maßnahmen werden die Fahrzeuge zeitlich sehr stark gebunden; Pufferzeiten mussten reduziert werden, um die Verlängerung bis Ostkreuz und den Halt in Mahlsdorf realisieren zu können. In der Folge hat sich die Betriebsstabilität der Linie seit 2018/2019 stark verschlechtert, mehr als jeder zehnte Zug ist unpünktlich, womit die Linie einen deutlich unterdurchschnittlichen Wert aufweist. Eine Verbesserung der Pünktlichkeit ist nur durch den Einsatz weiterer Fahrzeuge unter Einplanung von Pufferzeiten an den Endbahnhöfen möglich. Auch diese Effekte sind bei der Anpassung der verkehrlichen Konzeption der Vergabe jetzt berücksichtigt, führen aber unabdingbar zu Kostenerhöhungen.

3. Batterieelektrischer Betrieb

Zur Reduzierung des Ausstoßes von CO₂, Schadstoffen und Lärm sollen im Netz Ostbrandenburg modellhaft batterieelektrische Fahrzeuge („BEMU“, engl. Battery Electric Multiple Unit) eingesetzt werden. Es wird davon ausgegangen, dass die hiermit verbundenen, erhöhten Anschaffungskosten durch günstigere Kosten der Antriebsenergie über die Vertragslaufzeit ausgeglichen werden können. Da es sich um ein Modellvorhaben handelt, ist es sachgerecht, Unsicherheiten des Betriebs und der Strompreisentwicklung über den Zeitverlauf mit zu berücksichtigen und in der Ermittlung des Haushaltsansatzes zwar die erhöhten Anschaffungskosten, aus haushälterischer Vorsicht die möglichen Einsparungen beim Energiepreis noch nicht mit zu berücksichtigen.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz