

## Wahlprüfstein: Initiative für zuverlässigen Nahverkehr RB26

---

### Antworten von Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg

**Frage 1:** Welche Bedeutung messen Sie der Ostbahn zu?

Antwort Frage 1: Die Ostbahn als grenzüberschreitende Verkehrsverbindung ist essenziell für die nachbarschaftlichen Verbindungen zwischen Berlin/Brandenburg und Polen (Województwo Lubuskie - Woiwodschaft Lebus). Die Ostbahn zeichnet sich durch ein hohes – auch grenzüberschreitendes - Fahrgastaufkommen aus. Die Linie RB 26 ist einer der am stärksten nachgefragte Pendler-Strecken in Brandenburg. Neben dem Personenverkehr soll verstärkt Güterverkehr auf der Ostbahn abgewickelt werden, besonders vor dem Hintergrund steigender Gütertransporte auf der RailBaltica und der Neuen Seidenstraße. Sie ist außerdem eine Entlastungsstrecke für die stark belastete Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder), die Redundanzen schafft und die Resilienz des Gesamtnetzes erhöht. Dazu ist im Übrigen auch die Seelower Kurve am Kreuz Werbig wichtig. Perspektivisch wird die Ostbahn zudem eine wichtige Versorgungsader für den Wiederaufbau der Ukraine sein. Der laufende Ausbau der Ostbahn stellt aus all diesen Gründen für Bündnis 90/Die Grünen ein Schlüssel zur Verkehrswende und zur Stärkung der Nachhaltigkeit dar. Um für die Ostbahn zu werben ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag im November 2023 nach Brüssel gereist und hat sich mit der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission dazu ausgetauscht.

**Frage 2:** Welches Potential sehen Sie regional und überregional im Personen- und Güterverkehr für die Ostbahn?

Antwort Frage 2: Nicht nur in Bezug auf die Bestellung von Personennahverkehr, sondern auch für Güterverkehr ist der baldige Ausbau der Ostbahn von transnationaler, wirtschaftlicher Bedeutung für die Region Märkisch-Oderland und darf nicht als rein regionale Strecke eingeordnet werden. Im November 2023 stellte der Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (VBB) die von ihm beauftragte Studie vor, die in einem Stufenkonzept die Ausbaumöglichkeit entsprechend den verkehrlichen Zielen ermittelt. Die Studie bestätigte die Wichtigkeit der Strecke als grenzüberschreitender Umleitungs- und Entlastungskorridor. Unbedingt erforderlich sei eine Elektrifizierung auf beiden Länderseiten, auch um die Streckenhöchstgeschwindigkeit anzuheben und Reisezeiten für den Personenverkehr zu verkürzen. Der Korridor Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż bietet sich laut Untersuchung aufgrund seiner Linienführung und Lage im Netz als Alternative für den Güterverkehr und als Umleitungsstrecke für den SPfV in Richtung Poznań und Warszawa an. Bündnis 90/Die Grünen setzt sich dafür ein, dass die Studienergebnisse und das 2-Phasen-Stufenkonzept im Rahmen des Streckenausbaus umgesetzt werden. Der Ausbau erfordert gemäß Standard des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN V-Standard) einen prognostizierten Investitionsbedarf von insgesamt ca. 1,3 Mrd. Euro. Eine Aufnahme den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2040 ist für die langfristige Finanzierung entscheidend (s. ausführlich Frage 3). Zur Umsetzung von Schienenbauvorhaben in Brandenburg setzen wir uns zudem für einen Infrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz oder Österreichs ein, um die Finanzierung des Personen- und Güterverkehrs in Brandenburg langfristig abzusichern und (Förder-)Gelder unabhängig vom Haushaltsjahr projektbezogen zu verwalten.

**Frage 3:** Was unternehmen Sie, wenn Sie die (sic!) gewählt sind, um das Potential der Linie RB 26 auszuschöpfen?

Antwort Frage 3: Die Bahnverbindung wurde nach zähen Verhandlungen von Bündnis 90/Die Grünen auf Bundes- und Landesebene inzwischen in den „weiteren“ Bedarf des Bundesverkehrsplans 2040 (BVWP) aufgenommen. Unter den in Deutschland befindlichen Strecken, die zur Aufnahme in das Transeuropäische Verkehrsnetz zur Debatte stehen, ist die Ostbahn die einzige in Ostdeutschland und die Einzige, die Teil des BVWP ist. Ob der Bedeutsamkeit der RB26 fordern wir das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) dazu auf, die Ostbahn in den „vordringlichen“ Bedarf des BVWP 2040 aufzunehmen. Die Bemühungen der Brandenburger Landesregierung zur Aufnahme der RB 26 in das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) und damit die Möglichkeit eine CEF-Förderung zu erlangen, sind – trotz der Bereitschaft der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) – bislang am Widerstand des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) gescheitert. Für eine Aufnahme der Ostbahn in das transeuropäische Verkehrsnetz setzen wir uns auf Bundesebene, gegenüber dem BMDV, weiterhin ein. Darüber hinaus besteht unsererseits die Bereitschaft, dass das Land in Vorleistung geht, wie es das mit dem o.g. Gutachten bereits getan hat.

**Frage 4:** Was werden Sie unternehmen, um die aktuellen Missstände schnellstmöglich abzuschaffen?

Antwort Frage 4: Die Gründe der Unzufriedenheit liegen in mangelnder Pünktlichkeit, Zugausfällen, unzureichenden Fahrgastinformationen über Anzeigetafeln/Apps und zu geringen Platzkapazitäten. So wurden die Sitzplatzkapazitäten des RB 26 in den letzten Jahren oft um monatlich bis zu 26% unterschritten. Der Schienenersatzverkehr während der abschnittswiesenen Streckensanierung stellt Pendler\*innen regelmäßig vor Herausforderungen. Die Probleme der Ostbahn haben viele Ursachen. Die Fahrgastzufriedenheit kann daher nur durch einen akteurs- und behördenübergreifenden Dialog gesteigert werden. Wir plädieren für einen regelmäßigen Austausch zwischen NEB, dem VBB, der Deutschen Bahn und Vertreter\*innen aus der Zivilgesellschaft. Ein weiterer Runder Tisch, wie im Oktober 2022, muss zu maßgeblichen Verbesserungen im Betriebsablauf führen.

Am 31. Juli wird die neue *Oderbrücke bei Küstrin-Kietz – Kostzryn* eröffnet, dadurch werden baustellenbedingte Umleitungen und Ersatzverkehre bald nicht mehr erforderlich sein. Die Verlängerung der Bauzeit seit Ende 2022 bewerten wir durchaus kritisch, eine solch massive Bauzeitverlängerung darf sich nicht wiederholen. Positiv merken wir an, dass sich die zukünftige Reisedauer durch den Brückenneubau sogar verkürzen wird (120 km/h vs. ehem. 30km/h).

Da die Bauarbeiten in der Grenzregion andauern und Passagiere weiterhin an der deutsch-polnischen Grenze umsteigen müssen, setzen wir uns für eine möglichst kundenfreundliche Übergangsperiode ein. Maßnahmen, wie die Brückenbauarbeiten zwischen Müncheberg und Seelow-Gusow und die anvisierten Oberbaumaßnahmen zwischen Seelow-Gusow/Gorgast und Küstrin, müssen für Bahnkund\*innen durch die DB InfraGo AG und NEB gut abgefangen werden.

Grundlegende technische Probleme, wie die Kupplung polnischer Züge, werden bereits in Angriff genommen. Ferner wird die Beschaffung moderner Zweisystemfahrzeuge bereits durch die Aufgabenträger des Landes Brandenburg geprüft.

**Frage 5:** Welche ersten Schritte werden Sie nach der Wahl in Angriff nehmen, um die Probleme auf der Ostbahn zu lösen?

Antwort Frage 5: Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg stößt den zweigleisigen Ausbau sowie die Elektrifizierung der Ostbahn zwischen Berlin und der Oder an und wird sich hierfür auch in der

kommenden Legislatur einsetzen. Die Grüne Bundestagsfraktion hat sich maßgeblich dafür eingesetzt, dass die Ostbahn nun endlich in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde. Dies ist ein erster wichtiger Schritt, genauso wie die Priorisierung der Bahnstrecke im BVWP. Wir werben dafür, dass die Ostbahn in den „vordringlichen Bedarf“ eingeordnet wird, um schneller Bundesmittel für den Ausbau nutzen zu können. Auch die Seelower Kurve am Kreuz Werbig muss endlich in den BVWP aufgenommen werden und der Bahnsteig endlich barrierefrei gestaltet werden. Der Abzweig nach Müncheberg Stadt muss – genau wie alle anderen Strecken, die im Reaktivierungsgutachten gut abgeschnitten haben – zügig den nächsten Schritt gehen und in die Standardisierte Bewertung gehen. Gegenüber dem BMDV werden wir (weiterhin) dafür eintreten, dem Land Brandenburg Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, die über die Verpflichtungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) hinausgehen.

**Frage 6:** Welche Schritte werden Sie gehen, um die ÖPNV-Anbindungen zu verbessern?

Antwort Frage 6:

Wir schaffen die Mobilitätsgarantie für Brandenburg. Bedeutet: Zwischen 5 und 22 Uhr sollen die Menschen in Brandenburg mindestens einmal pro Stunde in einen Zug oder Bus steigen können. Plus- und Taktbusse sorgen für regelmäßige Querverbindungen zwischen den Schienenachsen. Dort wo sich diese nicht lohnen, sollen Linien- und Fahrplan-ungebundene Rufbusse auch den letzten Ort erschließen.

Den Schienenausbau im Rahmen des Projekts i2030 wollen wir schneller und konsequenter umsetzen, besonders den Ausbau des Bahn-Regionalverkehrs. Wo möglich, wollen wir stillgelegte Strecken und gestrichene Angebote wieder reaktivieren. Stilllegungen von Bahnstrecken lehnen wir ab. Wo es keine Schienen gibt, sichern PlusBusse, Takt- und Rufbusse die Verbindungen zwischen den Orten. Wir wollen das öffentliche Verkehrsnetz als ein großes Ganzes denken und die Finanzierung im Land neu organisieren.

Um den Ausbau der Schienenwege weiter zu beschleunigen, wollen wir die Finanzierung stabilisieren. Bei langfristigen Bauprojekten ist es eine große Herausforderung Gelder aus verschiedenen Quellen über Jahre hinweg zu verwalten. Daher wollen wir einen Infrastrukturfond auf den Weg bringen, der nach Vorbildern in Österreich und der Schweiz, Gelder projektbezogen verwaltet.

Wir fordern einen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der Landkreise miteinander verbindet und nicht an Verwaltungsgrenzen Halt macht. Unser Ziel ist ein vernetztes System, das die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Brandenburg mit einbezieht – bis in das deutsch-polnische Grenzgebiet.

Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes, der Verankerung von Bedienstandards im Landesnahverkehrsplan, der deutlichen Ausweitung von PlusBus-Linien und der Einführung des Dalli-Busses im Landkreis Oder-Spree sind wir dem bereits nähergekommen. Als nächster Schritt soll ein landesweites ÖPNV-Netz entstehen, für das bereits Ende 2024 die Knotenpunkte stehen sollen. Gemeinsam mit unseren bündnisgrünen Kreistagsabgeordneten arbeiten wir daran, dass diese Prozesse von der Kreisebene positiv begleitet und aufgegriffen werden.

**Frage 7:** Aktuell sind selbst dann, wenn die planmäßige Anzahl an Waggons im Einsatz sind, zu Stoßzeiten zu wenig Sitz- und Stehplätze verfügbar. Es entsteht ein Gesundheitsrisiko für Fahrgäste. Hier muss das Land bzw. der VBB mehr Platz-Kapazitäten bei der NEB bestellen. Werden sie dies tun? Wann?

Antwort Frage 7: Im Anschluss an die Instandsetzung des Streckenabschnitts setzen wir uns gegenüber NEB und VBB für eine erhöhte Taktung ein, um die Platzkapazitäten in den Zügen zu erhöhen. Voraussetzung hierfür ist eine Verkehrslastuntersuchung, die den Bedarf bestätigt. Bis dahin wollen wir unseren Teil dazu beitragen, dass das Verkehrsministerium mit dem VBB in einer Zuckerbrot-und-Peitsche-Politik (Zuckerbrot: Bestellungen zusätzlicher Kapazitäten; Peitsche: Vertragsstrafen) dafür sorgt, dass zumindest ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen.

**Frage 8:** Was unternehmen Sie, um die Risiken durch Sicherheitsmängel zu beseitigen?

Antwort Frage 8: Im Jahr 2022 wurde bei 11 Pesa Link-Triebzügen eine Rollkur durchgeführt, nachdem es zu technischen Störfällen kam. Seitdem kommt es laut NEB zu weniger Fahrzeugstörungen, weitere Pesa Link sollen aufgrund ihrer Störanfälligkeit nicht beschafft werden. Laut NEB ist die Fahrzeugflotte für einen reibungslosen Verkehr ausreichend dimensioniert. Wir appellieren an die NEB, die Fahrgastsicherheit an erste Stelle zu setzen und alle Fahrzeuge regelmäßig warten zu lassen.