

Fahrgastinitiative RB 26

Wahlprüfsteine zur Landtagswahl Brandenburg 2024

Frage 1: Welche Bedeutung messen Sie der Ostbahn zu?

SPD

Die Ostbahn ist ein bedeutendes grenzüberschreitendes Vorhaben. Für die SPD ist die Ostbahn eine wichtige regionale Verkehrsachse in Brandenburg und ein zentraler Baustein für die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Brandenburg und Polen

AFD

Sie hat eine große Bedeutung für Ostbrandenburg und darüber hinaus für den Personenverkehr und noch mehr für den Güterverkehr. Ihr Ausbau ist schon lange überfällig, ebenso die Elektrifizierung der Strecke und des Übergangs nach Polen.

CDU

Nicht nur die Menschen vor Ort wünschen sich die Ostbahn, sondern es besteht auch ein erhebliches Landesinteresse für das Wachstum unseres überregionalen und europäischen Wirtschaftsraums. Deswegen setzen sich die Länder Berlin und Brandenburg und die Woiwodschaft Lubuskie schon lange dafür ein, dass die Ostbahn so schnell wie möglich ertüchtigt wird. Jedoch lässt sich ein solches Schienenausbauprojekt nicht ohne die politische und finanzielle Unterstützung des Bundes umsetzen. Erst vor Kurzem hat der Bund seinen Widerstand aufgegeben und das Projekt zumindest in seine potentielle Bedarfsliste aufgenommen. Jedoch ist ein vordringlicher Bedarf für den beschleunigten Ausbau nötig. Auch ohne den Bund sind die Länder bereits in Vorleistung gegangen, um die Ausbauplanung vorzubereiten. Die CDU Brandenburg wird seine Einflussmöglichkeiten auf Bundesebene dazu nutzen, damit dieses Projekt so schnell wie möglich in die Umsetzung gelangt.

Bündnis 90/Grüne

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 Rail Baltica und der Neuen Seidenstraße. Sie ist außerdem eine Entlastungsstrecke für die stark belastete Bahnstrecke BerlinFrankfurt (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.

Die Linke

Die Ostbahn ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen für den Osten Brandenburgs, bis hin ins polnische Kostrzyn.

BVB/Freie Wähler

Für BVB / FREIE WÄHLER ist die RB26 ein wichtiger Teil zur Daseinsvorsorge der östlichen Region Brandenburgs. Auch mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung und damit dem Güterverkehr wird die Bedeutung dieser Strecke weiter zunehmen. Mit Blick auf eine Entlastung des Schienekorridors Frankfurt (Oder) nach Berlin bietet die Ostbahn nach dem Ausbau auch dazu die nötigen Kapazitäten, was wiederum die Bedeutung der Ostbahn unterstreicht.

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

SPD

Bereits Ende des 19. Jahrhundert war die Ostbahn Teil der ersten „Rail Baltica“, auf der internationale Fernzüge aus Paris und Berlin bis nach Riga und St. Petersburg verkehrten. Die Ostbahn war für hohe Geschwindigkeiten trassiert. Nach 1989/90 ist die Ostbahn die erfolgreichste Bahnstrecke im grenzüberschreitenden, interregionalen Personenverkehr. Für die SPD ist die Ostbahn eine wichtige Regionalstrecke und Teil der europäischen Kernnetzkorridore. Eine Modernisierung der Strecke würde zu Verbesserungen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr führen und weitere Synergieeffekte auslösen.

AFD

Eine deutlich stärkere Erschließung des Fahrgastaufkommens für den ÖPNV/SPNV insbesondere in Märkisch-Oderland, Wiederbelebung einer Fernverkehrsverbindung nach Danzig und ganz Nordwestpolen. Entlastungsstrasse für die überlasteten Gleise zwischen Berlin und der polnischen Grenze mit Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene (insbesondere B1 östlich von Berlin)

CDU

Die Zielvorstellung ist, die Strecke durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und für 160km/h auszubauen. Dafür muss schrittweise mit dem Ausbau begonnen werden. Bis zur Erreichung dieses Zielzustandes wird die RB26 einen Kompromisszustand darstellen, der mit der Bedienung der Zwischenhalte den Interessen aller Fahrgäste gerecht zu werden versucht. Es sind bereits einzelne verbesserte Verkehrsangebote entlang der Strecke ab dem

Jahreswechsel 2024/25 geplant. Dazu gehört auch eine verbesserte Taktung. Der VBB bemüht sich sehr für die Strecke, um das Möglichste für die Fahrgäste herauszuholen.

Bündnis 90/Grüne

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 SPNV 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 VStandard) 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.

Die Linke

Die Ostbahn hat das Potenzial, in Zukunft wieder die Funktion einer zweiten internationalen Eisenbahnmagistrale zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Osteuropa zu werden. Als solche wäre sie eine wichtige Ergänzung/Entlastung für die Bahnverbindung Berlin – Frankfurt/Oder. Sollen die Ziele der Landes- und Bundesregierung insbesondere hinsichtlich der massenhaften Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene erreicht werden, ist der Ausbau der Ostbahn dafür ein unentbehrlicher Infrastruktur-Baustein in Ostdeutschland. Zugleich wäre die Verbesserung der Eisenbahnanbindung an die Bundeshauptstadt sowie an die polnische Nachbarschaft für die Region ein bedeutender Entwicklungsanker.

BVB/Freie Wähler

Für das von BVB / FREIE WÄHLER erstellte SPNV/ÖPNV-Konzept, dem „Brandenburg-Takt 2040“, messen wir der RB26 einen hohen Stellenwert zu. Von 4 bis 24 Uhr in einem 30- Minuten-Takt sollte jeder hin- und zurückkommen, besonders natürlich die Pendler. Nur ein schneller und mit kurzen Umsteigezeiten angepasster SPNV und ÖPNV bietet sowohl Chancen für eine stabile Entwicklung der Region als auch die Erfüllung der Daseinsvorsorge besonders im ländlichen Raum.

Für den Güterverkehr ist es unerlässlich, die Strecke auf Zweigleisigkeit schneller auszubauen und die Elektrifizierung umzusetzen. Nur mit einer höheren Geschwindigkeit auf dem Gleis kann dem Bedarf im Personen- und Güterverkehr begegnet werden. Dies ist zwingend erforderlich mit Blick auf die Verkehrs- und Energiewende.

FDP

Regional bietet die Ostbahn enormes Potenzial zur Verbesserung des Nahverkehrs und zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung durch bessere Anbindung der Industriegebiete, insbesondere in Grünheide. Überregional wird die Ostbahn eine wichtige Rolle im internationalen Güterverkehr spielen, indem sie eine direkte und effiziente Verbindung zwischen Deutschland und Polen schafft. Dies wird nicht nur den Gütertransport erleichtern, sondern auch den internationalen Personenverkehr fördern und die Region zu einem attraktiven Standort für Unternehmen machen. Die Ostbahn ist mithin eine wichtige Säule des Verkehrsmix in und für Brandenburg.

Frage 3: Was unternehmen Sie, wenn Sie gewählt sind, um das Potential der Linie RB 26 auszuschöpfen?

SPD

Der heutige Zustand der Infrastruktur der Bahnstrecke RB26 entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Zukünftig wollen wir, dass es einen Dreiklang zwischen der Erschließung der Region über den RB26, den grenzüberschreitenden Verbindungen mit den benachbarten Regionen und dem überregionalen, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr gibt. Bereits in der Vergangenheit hat die SPD Brandenburg die Aufnahme der Ostbahn in den Bundesverkehrswegeplan und in das transeuropäische Verkehrsnetz unterstützt. Ende 2023 wurde die Ostbahn in den „Potenziellen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen. Eine technische Machbarkeitsstudie zu den Ausbau- und Finanzierungsmöglichkeiten liegt vor. Wir werden den Nachweis erbringen, dass der Nutzen-Kosten-Faktor des Infrastrukturausbaus dieser Strecke nach den geltenden Regeln des Bundesverkehrswegeplans so hoch ist, dass eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf erfolgen kann. Angesichts des Potenzials dieser traditionsreichen Bahnstrecke für den Fernverkehr, sind unsere Ausbauziele: eine durchgehende Elektrifizierung und Zweigleisigkeit sowie eine Geschwindigkeit von 160 km/h.

AFD

Ich setze mich weiter mit allen Mitteln dafür ein, die Landesregierung zur Einflussnahme ggü. dem Bund zu verpflichten, mit dem Ziel, dass der Bund die Wichtigkeit dieser Verbindung insbesondere für den Güterverkehr endlich erkennt und deshalb den zweigleisigen Ausbau samt Elektrifizierung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufnimmt.

CDU

Eine Festlegung zur Ostbahn in einem zukünftigen Koalitionsvertrag würde alle Koalitionspartner an konkrete Schritte in der nächsten Legislatur binden, um diese Strecke weiter auszubauen. Daneben werden wir uns dafür einsetzen, dass dieses Projekt so schnell wie möglich in den vordringlichen Bedarf des Bundes gelangt.

Bündnis 90/Grüne

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 CEFFörderung 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.

Die Linke

Um die Kapazitäten der Ostbahn für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, muss die Trasse als zweigleisige und elektrifizierte Verbindung zügig (wieder-)hergestellt werden. Das ist die Voraussetzung, um im Personenverkehr zwischen Berlin und Kostrzyn eine Taktverdichtung zu erreichen. Zukünftig erscheint es sinnvoll, neben der RB26 (als stündlicher Verbindung mit allen Unterwegshalten) einen schnelleren Regionalexpress anzubieten. Zwischen Berlin und Müncheberg ist eine Taktverdichtung auf drei Fahrten pro Stunde denkbar, wobei wir die Ein-/Anbindung der Buckower Kleinbahn als einen Linienast vorschlagen.

BVB/Freie Wähler

BVB / FREIE WÄHLER wird darauf drängen, jährlich Landesmittel in das Brandenburger Schienennetz zu investieren, damit die Regionalexpressstrecken und die Hauptnebenstrecken bis 2040 deutlich schneller und besser ausgebaut werden. Nur damit lässt sich ein 30-Minuten-Takt der Regionalbahn ermöglichen, welcher zuverlässig auch die östliche Region Brandenburgs mit Berlin und den anderen Landesteilen Brandenburgs verbindet. Nach dem dringend benötigten zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung sollte die Ostbahn mit einer Regionalexpresslinie aufgewertet werden.

FDP

Die FDP Brandenburg unterstützt den Ausbau der Linie RB 26. Wir werden uns für die vollständige Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Strecke einsetzen, um die Kapazitäten zu erhöhen und die Reisezeiten zu verkürzen. Wir werden eng mit der Bundesregierung und unseren europäischen Partnern zusammenarbeiten, um zusätzliche Fördermittel zu akquirieren und den Ausbau zügig voranzutreiben. Zudem werden wir Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur ergreifen, um den Komfort und die Zuverlässigkeit des Angebots für die Fahrgäste zu verbessern.

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

SPD

Sie sprechen zu Recht an, dass die Bauarbeiten an dieser Bahnstrecke zu erheblichen Einschränkungen für Pendler und Reisende geführt haben bzw. derzeit führen. Die Qualität des Angebotes auf dieser Linie stellt uns aktuell nicht zufrieden. Ein wesentlicher Grund ist die schon in den Vorjahren anhaltend hohe Bautätigkeit durch die Infrastrukturbetreiberin DB Netz. Wir werden die regelmäßigen Treffen zwischen der Infrastrukturbetreiberin, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem VBB ein engeres Monitoring der Planung fortsetzen.

AFD

Die aktuellen Missstände bei der Bedienung der Strecke ließen sich nur reduzieren, wenn mindestens an bestimmten Stellen Ausweichstellen geschaffen würden – eigentlich bedürfte es einer Zweigleisigkeit (vgl. Antwort zu 1 und 3).

CDU

Die CDU Brandenburg setzt in der Verkehrspolitik und insbesondere im ÖPNV darauf, dass alle Verkehrsmittel (Schienen, Straßen, Rad- und Fußwege) ineinandergreifen und die Brandenburger rasch zwischen ihnen wechseln können. Bus- und Bahnverbindungen müssen überall verlässlich verfügbar sein und die Aufenthaltsqualität muss stimmen, damit wir überall „gerne einsteigen“.

Bündnis 90/Grüne

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 abschnittswisen 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 – Kostzyn 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.

Die Linke

Kurzfristig sind aus unserer Sicht drei Maßnahmen notwendig, um die Situation bei der RB26 zu verbessern: (1) Die Einrichtung eines Halbstundentaktes zwischen Berlin und Müncheberg. Wobei (2) mindestens auf diesem Abschnitt andere/zuverlässigere Fahrzeuge einzusetzen sind als die störanfälligen Pesa-Link-Triebwagen. Darüber hinaus braucht es (3) einen funktionierenden Schienenersatzverkehr bei Baumaßnahmen, die durch den geplanten Ausbau in Zukunft noch häufiger zu erwarten sind.

BVB/Freie Wähler

Die Anhörung zur RB26 im Landtag hat gezeigt, dass alle politischen Kräfte daran interessiert sind, die Missstände schnellstmöglich zu beheben und einen zügigen und schnellen Ausbau zu schaffen. Diese Einigkeit sollte genutzt werden, um politischen Worte auch Taten folgen zu lassen. Die Bürger haben ein Recht darauf, dass die Politik hier schnell Lösungen findet und umsetzt.

FDP

Wir werden sofortige Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitäten und Servicequalität umsetzen. Dazu gehört die kurzfristige Bestellung zusätzlicher Züge, um Überfüllungen zu vermeiden und den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen. Gleichzeitig werden wir die Fahrpläne optimieren, indem wir Kapazitätsreserven heben und die Wartung der Infrastruktur intensivieren, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Züge sicherzustellen.

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

SPD

Für das Land Brandenburg ist die Strecke der Ostbahn eine wichtige Schienenverbindung. Das Land Brandenburg hat bereits rund sechs Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur der Strecke investiert, obwohl es sich um einen Bundesschienenweg handelt. Aufgrund des Zustands der Infrastruktur der Strecke ist die Bestellung weiterer SPNV-Leistungen nicht möglich. Um Zeitverzug zu vermeiden, werden wir auch zukünftig in Vorleistung gehen müssen, da es sich bei der Ostbahn nicht um eine Maßnahme von i2030 handelt. Dennoch genießt die Strecke für uns vor dem Hintergrund der aktuellen Pendlersituation eine hohe Priorität.

AfD

Siehe dazu Antwort zu 3, dies beinhaltet insbesondere auch die parlamentarischen Möglichkeiten in Form von Fachgesprächen und Fachberatungen zum Thema im entsprechenden Ausschuss des Landtages.

CDU

Die Verkehrsangebote werden laufend auf der Grundlage von erhobenen und prognostizierten Daten zu Fahrgastzahlen je Station aufgestellt. Die Fahrgastzahlen werden sich wahrscheinlich erst mit dem Ausbau von Gleisen, Brücken, Bahnhöfe entlang der Strecke erhöhen, wenn die Attraktivität steigt. In ihrem jetzigen baulichen Zustand ist die Strecke an ihre Leistungsgrenze gelangt. Zu Stoßzeiten ist es zumutbar, dass in einem Bus oder Zug nicht für jeden ein Sitzplatz zu finden ist. In Anbetracht der Finanzierungssäulen des SPNV und ÖPNV ist es der CDU Brandenburg wichtig, dass bestellte Verkehre zumindest nachhaltig finanziert sind und nicht nach ein paar Jahren aus Mangel an Finanzmittel wieder eingestellt werden müssen.

Bündnis 90/Grüne

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.

Die Linke

Neben den zu Frage 4 genannten Maßnahmen muss das Land die Planungen für den Ausbau der Ostbahn in die eigenen Hände nehmen. Das Verantwortungsspingpong zwischen Bundes- und Landesregierung muss ein Ende haben. Wie der laufende Ausbau der „Stettiner Bahn“ zeigt, ist auf diese Weise eine Beschleunigung des Prozesses möglich. Zur Zwischenfinanzierung kann und darf das Land seine Rücklagen aus den Regionalisierungsmitteln (zuletzt fast 300 Millionen Euro) einsetzen. Für den Schienenersatzverkehr braucht es eine landesweite Lösung, um bei Zugausfällen eine funktionierende Alternative anzubieten. Wir schlagen vor, den SEV nicht mehr Linienbetreiberinnen zu überlassen, sondern hierfür einen eigenständigen Verkehrsvertrag auszuschreiben und zu vergeben. Alternativ könnte diese Aufgabe auch einem landeseigenen Verkehrsunternehmen mit eigener Fahrzeugflotte und eigenem Personal übertragen werden.

BVB/Freie Wähler

BVB / FREIE WÄHLER wird darauf drängen, mehr eigene Landesmittel in den SPNV und ÖPNV zu investieren. Dazu wollen wir einen stringenten Plan bis 2040 umsetzen welcher den massiven Ausbau des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs ermöglicht. Dies bedeutet auch, hohen Druck auf den Bund auszuüben, damit der Ausbau der Ostbahn zügig umgesetzt wird. Wir werden uns für einen regelmäßigen Austausch mit dem

Netzbetreiber und dem Auftragnehmer, der NEB, starkmachen, um die Missstände nach und nach zu beheben, Lösungen dafür zu suchen und diese umzusetzen.

Einen Ausbau bei der Ostbahn, der erst 2050 abgeschlossen sein soll, hält BVB / FREIE WÄHLER für nicht zielführend. Dies wären weitere 26 Jahre, was den Bürgern weder vermittelbar noch für unser Land tragbar ist.

FDP

Die ersten Schritte umfassen die Einrichtung eines Koordinierungsgremiums, das die Zusammenarbeit zwischen den relevanten Akteuren sicherstellt und die Planung des Ausbaus beschleunigt. Wir werden die notwendigen Finanzmittel bereitstellen und die Planungsverfahren beschleunigen, um die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau schnellstmöglich umzusetzen. Zudem werden wir die Kommunikation mit den Fahrgästen verbessern und kurzfristige Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung ergreifen.

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

SPD

Zu unseren Maßnahmen gehören:

- Wir werden das Schienenausbau-Programm i2030 zusammen mit Berlin, dem Bund und der Deutschen Bahn AG weiter vorantreiben und die Einzelstrecken möglichst schnell realisieren. Als Erweiterung von i2030 werden wir einen Schienen-Masterplan für das ganze Land Brandenburg erstellen und mit Berlin und den anderen angrenzenden Bundesländern abstimmen. Im Ergebnis sollen Takte und Fahrzeiten für große Teile des Landes Brandenburg besser werden. Ebenso werden die Bahnhöfe barrierefrei.
- Wir setzen uns gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Ostbahn in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wird.
- Schnell realisierbare und bald fahrplanwirksame Verbesserungen werden wir wo immer möglich umsetzen. Dazu gehört auch die Reaktivierung von Schienenverbindungen überall dort, wo es klare verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Bus gibt.
- Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr haben wir 2022 deutlich erweitert. In einem nächsten Schritt wollen wir erreichen, dass an allen Bahnhöfen im Land mindestens einmal je Stunde ein Zug abfährt – aktuell trifft das bereits auf 84 Prozent der Bahnhöfe zu. In abgestimmter Taktung müssen diese Bahnhöfe auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.
- Wir haben gesetzliche Mindestbedienstandards für den Öffentlichen Personennahverkehr festgelegt. Mit einer großen finanziellen Kraftanstrengung wollen wir sie gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen mit Leben erfüllen. Alle Gemeinden sollen mindestens im Stundentakt an größere Bahnhöfe angebunden werden. An jedem Wochentag muss der Öffentliche Personennahverkehr verlässlich nutzbar sein, ohne unnötige Umwege in Kauf nehmen zu müssen.
- Das Angebot der PlusBus-Linien wird ausgebaut.

AFD

Dies ist grundsätzlich Aufgabe der Landesregierung. Als Parlamentarier obliegt es mir jedoch, die Landesregierung diesbezüglich immer wieder auf bestehende Missstände hinzuweisen, deren Abstellung einzufordern und mir bzw. dem Haus über die Fortschritte berichten zu lassen. Ich sehe es darüber hinaus weiterhin als eine wichtige Aufgabe an, darauf hinzuwirken, dass die künftige Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans unter Einbeziehung des Parlamentes geschieht und nicht, wie in der abgelaufenen Legislatur, komplett am Landtag vorbei erarbeitet und verabschiedet wird.

CDU

Die Verkehrsträger haben die vertraglich und gesetzlich bestimmten Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Es finden regelmäßige Wartungen und Überprüfungen statt. Auf welche Sicherheitsmängel die Frage abzielt, hat sich uns nicht erschlossen.

Bündnis 90/Grüne

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 Dallibus 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.

Die Linke

Um den öffentlichen Nahverkehr in ganz Brandenburg zu verbessern, muss das Mobilitätsgesetz engagiert umgesetzt werden. Dazu gehören die zügige Planung und Umsetzung eines landesweiten Bahn-Bus-Netzes (ohne Rücksicht auf Landkreisgrenzen), die Einführung attraktiver Mindestfahrplantakte und die Reaktivierung stillgelegter

Bahnstrecken (z.B. der „Wriezener Bahn“). Das alles wird nur zu haben sein, wenn das Land den Kommunen deutlich mehr Geld für den ÖPNV bereitstellt und selbst offensiv in den regionalen Eisenbahnverkehr (und wo nötig in landesbedeutsame Busverbindungen) investiert.

BVB/Freie Wähler

Die Landkreise müssen in die Lage versetzt werden, das ÖPNV-Angebot mit Taktverkehren weiter auszubauen. Dazu müssen sie durch das Land mehr Mittel zur Verfügung gestellt bekommen. Dies betrifft besonders auch einen regelmäßigen Taktverkehr in den frühen Morgen- und Abendstunden. Nur wenn auch abends noch ein Bus für die Pendler sicher abgestimmt auf die RB26 fährt, ist die Verbindung attraktiv genug, damit Menschen ihr Leben auf den SPNV/ÖPNV umstellen. BVB / FREIE WÄHLER wird sich deshalb für die Steigerung von Mitteln im ÖPNV-Bereich weiter einsetzen.

FDP

Wir werden gemeinsam mit Aufgabenträgern und Kommunen ein integriertes Verkehrskonzept forcieren, das eine nahtlose Verknüpfung von Bahn, Bus und anderen Verkehrsmitteln entlang der Angebotstrasse sicherstellt. Dazu gehören abgestimmte Fahrpläne, bessere Umsteigemöglichkeiten und der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen. Zudem werden wir die Digitalisierung des ÖPNV vorantreiben, um die Fahrgastinformation zu verbessern und den Service zu optimieren.

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?

SPD

Nach der Ertüchtigung der Pesa-Link-Fahrzeuge sind uns keine weiteren Dauermängel bekannt. Die NEB-Fahrzeugflotte ist ausreichend dimensioniert, um einen zuverlässigen Betrieb aufrecht zu erhalten.

AfD

Dies ist grundsätzlich Aufgabe der Landesregierung. Als Parlamentarier obliegt es mir jedoch, die Landesregierung diesbezüglich immer wieder auf bestehende Missstände hinzuweisen, deren Abstellung einzufordern und mir bzw. dem Haus über die Fortschritte berichten zu lassen

CDU

Keine Antwort

Bündnis 90/Grüne

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-undPeitsche-Politik (Zuckerbrot: Bestellungen zusätzlicher Kapazitäten; Peitsche: Vertragsstrafen) dafür sorgt, dass zumindest ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Die Linke

Wenn die Platzkapazitäten in den Zügen der RB26 nicht ausreichen, um der Nachfrage gerecht zu werden, dann muss die Landesregierung mit der Linienbetreiberin über eine Anpassung verhandeln. Dazu ist erforderlichenfalls der Verkehrsvertrag anzupassen. Ist die Linienbetreiberin zu einer Kapazitätserweiterung (auch gegen entsprechende Vergütung) nicht in der Lage, sollte geprüft werden, ob der Betrieb der RB26 neu ausgeschrieben/vergeben werden kann.

BVB/Freie Wähler

Vom Einsatz größerer Züge bis hin zu einem 30-Minuten-Takt sollten verfügbare Möglichkeiten geprüft und auch genutzt werden. Auch die Einführung einer Regionalexpresslinie sollte für eine schnellere Anbindung mit mehr Platzkapazitäten ins Auge gefasst werden. Die Verkehrswende wird nur gelingen, wenn das SPNV-Angebot attraktiv genug ist. überfüllte und unpünktliche Züge führen nicht zu diesem Ziel.

FDP

Ja, wir werden es in enger Abstimmung mit allen Beteiligten unverzüglich angehen, schnellstmöglich in Abstimmung mit der NEB zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen, um die Überfüllung zu Stoßzeiten zu beheben. Diese Maßnahme muss mit Blick auf die Bedeutung des Angebots schnellstmöglich erfolgen, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Angebots sicherzustellen und zeitgemäßen Komfort zu gewährleisten.

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

SPD

Nach der Ertüchtigung der Pesa-Link-Fahrzeuge sind uns keine weiteren Dauermängel bekannt. Die NEB-Fahrzeugflotte ist ausreichend dimensioniert, um einen zuverlässigen Betrieb aufrecht zu erhalten.

AfD

Siehe Antwort zu 6

Bündnis 90/Grüne

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.

Die Linke

Kommt es beim Betrieb der RB26 zu Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften für den Eisenbahnbetrieb, muss die zuständige Aufsichtsbehörde (das Eisenbahnbundesamt) einschreiten. Das Land muss als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zudem ein eigenes Interesse an der sicheren und zuverlässigen Durchführung der beauftragten Verkehrsleistungen haben und diese auch selbst (bzw. über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) kontrollieren.

BVB/Freie Wähler

Moderne Züge und sanierte Bahnsteige und Haltepunkte sind ein wichtiger Faktor, um sowohl die Attraktivität als auch das Sicherheitsgefühl der Menschen nachhaltig zu steigern. Ein Blick in andere Länder zeigt auf, wie moderner Eisenbahnverkehr funktioniert. Dies bedeutet, den SPNV in Brandenburg als Ganzes deutlich besser aufzustellen und mit mehr Finanzmitteln auszustatten.

FDP

Zur Beseitigung von Sicherheitsmängeln werden wir eine umfassende Sicherheitsüberprüfung der Strecke und der Züge durchführen. Basierend auf den Ergebnissen werden wir gezielte Maßnahmen umsetzen, darunter die Modernisierung der Infrastruktur, die Installation von Sicherheitssystemen und die Schulung des Personals. Wir werden sicherstellen, dass die Züge regelmäßig gewartet werden und die Fahrgäste in einem sicheren Umfeld reisen können. Die erforderlichen Mittel sind unverzüglich bereitzustellen.