

Kleine Anfrage 2304

der Abgeordneten Carla Kniestedt (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Björn Lüttmann (SPD-Fraktion), Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Sebastian Rüter (SPD-Fraktion) und Nicole Walter-Mundt (CDU-Fraktion)

an die Landesregierung

SPNV-Anbindung von Templin, Zehdenick und Löwenberg an Berlins Zentrum

Im Koalitionsvertrag von SPD, CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist das Ziel verankert, alle Mittelzentren Brandenburgs innerhalb von 90 Minuten an die Zentren von Metropolen anzubinden. Die Stadt Templin in der West-Uckermark ist ein Beispiel dafür, wie herausfordernd diese Zielsetzung ist.

Im Auftrag der Stadt Templin hat daher die Innoverse GmbH ein Gutachten vorgelegt, wie die Schienenanbindung nach Berlin verbessert werden kann. Das Gutachten schlägt kurzfristig die teilweise Auflösung der ohnehin ab Dezember 2024 geplanten Doppeltraktion vor. Neben der regulären RB12, die erhalten bliebe, würden acht Schnellläuferzüge (je zwei je Richtung am Morgen und am Abend) von Templin Stadt nach Berlin-Gesundbrunnen mit Zwischenhalten in Zehdenick, Löwenberg/Mark und Oranienburg möglich, ohne dass die übrigen bestehenden Orte mit Haltepunkten schlechter gestellt werden würden. Mittelfristig sieht das Konzept das Flügeln des RE 5 in Löwenberg/Mark vor.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wieviele Minuten beträgt die Fahrzeit mit dem SPNV von den Bahnhöfen der Brandenburger Mittelzentren zu den Berliner Bahnhöfen Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Ostkreuz, Südkreuz und Zoologischer Garten (regelmäßige werktägliche Verbindungen)? Bitte auflisten und notwendige Umstiege mit aufführen.
2. Wann ist mit dem Ergebnis der Trassenanfrage des MIL bei der Deutschen Bahn für die im o.g. Gutachten vorgeschlagenen Schnellläuferzüge zu rechnen?
3. Welche Betriebskosten würden durch die Bestellung der Schnellläuferzüge/Trennung der Doppeltraktion entstehen?
4. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssten am Bahnhof Löwenberg/Mark geschaffen werden, um den RE5 mit einem Ast nach Templin flügeln zu können? Mit welchen Kosten wären diese Maßnahmen verbunden?

5. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssten am Bahnhof Löwenberg/Mark geschaffen werden, um in Löwenberg/Mark eine Flügelung eines Regionalverkehrsangebots mit Ästen nach Rheinsberg und Templin durchführen zu können, wie sie u.a. das Bündnis Schiene Berlin Brandenburg vorschlägt. Mit welchen Kosten wären diese Maßnahmen verbunden?
6. Welche infrastrukturellen Voraussetzungen müssten am Bahnhof Templin Stadt geschaffen werden, um die Schnellläuferzüge oder die Flügelung anbieten zu können? Mit welchen Kosten wären diese Maßnahmen verbunden?
7. Welche weiteren betrieblichen Voraussetzungen (z.B. mögliche Anschaffung von neuen Triebfahrzeugen etc) sind zu schaffen, um die in den Fragen 3 bis 6 dargelegten Lösungen zu ermöglichen. Mit welchen Kosten wären diese verbunden?
8. Ist perspektivisch ein Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Templin Stadt und Löwenberg/Mark vorgesehen? Falls ja, mit welchem Ziel (Beschleunigung/Erhöhung der fahrbaren Höchstgeschwindigkeit, Elektrifizierung oder ähnliches) und in welchem Zeithorizont?