

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 688

der Abgeordneten Sahra Damus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/1757

Reaktivierung des Verkehrshalts Booßen (RB 60), Ortsteil von Frankfurt (Oder)

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

Vorbemerkung der Fragesteller: Booßen ist mit rund 1.500 Einwohnerinnen und Einwohner neben dem per Straßenbahn angebundenen Ortsteil Markendorf, einer der beiden größten Ortsteile der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder). Aufgrund mehrerer neuer Eigenheimsiedlungen ist er zuletzt stark gewachsen. Dadurch erfolgte der Zuzug vieler Familien mit hohem Mobilitätsbedarf. Zuvor wurde 1996 die Personenverkehrsbedienug des Bahnhofs Booßen mit dem Betrieb der Regionalbahnstrecke Küstrin-Kietz - Frankfurt (Oder) eingestellt. Die Züge der RB 60 Eberswalde - Frankfurt (Oder) fahren ohne Halt in Booßen durch. Im Mai dieses Jahres wurde das Vergabeverfahren »Netz Ostbrandenburg« gestartet. Darin enthalten ist im Linienbündel 2 die Strecke RB 60 Eberswalde - Frankfurt (Oder). Die Neuvergabe erfolgt für zwölf Jahre ab Dezember 2024. Die Bedienung ist im Zweistundentakt, nach Abschluss der Streckenerüchtigung (voraussichtlich Dezember 2025) im Stundentakt vorgesehen. Bisher erfolgt die verkehrliche Anbindung des Ortsteils Booßen mit der Buslinie 981 der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder). Pro Richtung verkehren montags bis freitags 24 Fahrten, samstags 11 und sonntags 8 Fahrten. Bis zum Bahnhof in Frankfurt (Oder) benötigen die Busse von Booßen 27 bis 30 Minuten. Mit dem Zug betrüge die Fahrzeit für die 6,1 km lange Strecke nur rund 5 Minuten, mit direkten Anschlussmöglichkeiten z.B. zum RE 1 nach Berlin. Der Bahnhof Booßen ist für die allermeisten Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils mit Wegen unter 1,5 km erreichbar. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage nahe der B5 wäre auch ein P+R-Parkplatz denkbar, der den Einzugsbereich des Bahnhofs erweitern würde. Die Stadt Frankfurt (Oder) hatte sich bereits in ihrer Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2018 für eine Reaktivierung des Verkehrshalts Booßen ausgesprochen. Die Aufnahme dieser Forderung in den LNVP wurde »aufgrund fahrplanseitiger Restriktionen« abgelehnt, ohne das näher zu begründen.

1. Überprüft die Landesregierung regelmäßig die Entwicklung des Fahrgastpotentials einst abbestellter Verkehrshalte? Wenn ja, gibt es einen Kriterienkatalog für mögliche Wiederinbetriebnahmen?

Zu Frage 1: Im Rahmen der Aktualisierung der Landesnahverkehrspläne wurden in der Vergangenheit mehrere neue Haltepunkte überprüft oder bei noch fehlenden Entscheidungsgrundlagen eine Prüfung innerhalb der Laufzeit des LNVP aufgenommen. Als Beispiele seien die inzwischen neu errichteten Haltepunkte in Ludwigsfelde-Struveshof und Kyritz Am Bürgerpark genannt. Einheitliche Grundlage für die Entscheidung hierfür war die betriebliche Umsetzbarkeit des Haltes im Fahrplan, die Potenzialermittlung der jeweiligen Kommune und die positive volkswirtschaftliche Bewertung innerhalb des Projektdossierverfahrens. Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung werden sowohl der verkehrliche Nutzen für die Fahrgäste am neuen Halt als auch die Fahrzeitverlängerung für die durchfahrenden Fahrgäste und die Kosten für Bau und Betrieb der Station berücksichtigt.

Darüber hinaus hat DB Station und Service innerhalb des Projektes „Stationsoffensive“ potentielle Standorte für neue Haltepunkte entlang der Bahnstrecken in Deutschland anhand eines mathematischen Modells gesucht. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde der Halt „Eberswalde Nordend“ in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen.

2. Kommt die aktuelle Landesregierung aufgrund der verstärkten Hinwendung zum SPNV und des zu erwartenden Fahrgastpotentials zu einer Neubewertung? Wäre ggf. ein Bedarfshalt denkbar, wie er auch schon bei anderen Haltepunkten auf der Strecke existiert, womit fahrplanseitige Restriktionen minimiert werden können?

Zu Frage 2: Die mögliche Reaktivierung von Haltepunkten für den Schienenpersonennahverkehr soll entsprechend den verkehrspolitischen Zielen des Landes nach einheitlichen Kriterien im Rahmen der anstehenden Aktualisierung des Landesnahverkehrsplans für die Jahre 2023-2027 geprüft werden. Konkrete Planungen des Landes für die Reaktivierung des Haltes Booßen existieren bisher nicht. Unter Beachtung aktueller Entwicklungen und möglicher Änderungen des Bedarfs ist beabsichtigt, eine Reaktivierung auch dieses Haltepunkts auf der Grundlage einheitlicher Kriterien hinsichtlich einer möglichen Umsetzung erneut zu bewerten. Die Ergebnisse werden dann in den neuen Landesnahverkehrsplan einfließen.

Neben dem zu erwartenden Fahrgastpotenzial werden letztendlich jedoch auch fahrplanseitige Restriktionen (hier: Anschlussverlust von und zur Linie RE1 in Frankfurt (Oder) bei Umsetzung eines zusätzlichen Halts) bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen sein. Ein Bedarfshalt unterscheidet sich bei den infrastrukturellen Anforderungen für Bau und Betrieb und dementsprechend auch bei den Stationsentgelten nicht von einem regulären Halt. Auch betrieblich ist der Bedarfshalt im Fahrplan zu berücksichtigen, was insbesondere die Zeitanteile für Abbremsen und Beschleunigen der Züge betrifft. Die Vorteile eines Bedarfshaltes bestehen daher im Wesentlichen in Zeitreserven zur Aufholung von Verspätungen und der Verringerung des Energiebedarfs, falls kein Haltebedarf bestehen sollte.

3. Wird bei der Ertüchtigung der Strecke RB 60 für den Stundentakt ein möglicher Verkehrshalt in Booßen einkalkuliert? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 3: Für die betriebliche Ermöglichung des Stundentaktes der RB60 südlich von Wriezen ist eine Fahrzeit von weniger als 30 Minuten zwischen Wriezen und Seelow (Mark) sowie eine Kreuzungsmöglichkeit für Personenzüge im Bereich Seelow (Mark) erforderlich. Der Abschnitt Seelow (Mark)-Frankfurt (Oder) ist heute schon für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt und die Fahrzeiten für die Umsetzung des geplanten Stundentaktes ausreichend. Ein darüberhinausgehender Ausbau der Streckeninfrastruktur zur Ermöglichung eines Haltes in Booßen müsste bei einer volkswirtschaftlichen Bewertung des Haltes berücksichtigt werden.

4. Wird die Landesregierung bei der Bestellung der Linie RB 60 eine Reaktivierung des Verkehrshalts in Booßen (RB 60) veranlassen? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 4: Die Bestellung der Verkehrsleistungen beim Eisenbahnverkehrsunternehmen kann nur die Halte berücksichtigen, die im jeweiligen Jahresfahrplan auch als Infrastruktur zur Verfügung stehen. Dies ist aktuell nicht der Fall.

Eine Bestellung bzw. die damit verbundene Zusage zur Investitionsförderung des Landes beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen setzt den Nachweis der Förderfähigkeit voraus.