

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

Protokoll der Auftaktveranstaltung am 13. November 2019

Anlage 1: Fachvortrag "Einstieg in das Thema"

Anlage 2: Fachvortrag " Liniennetze"

Anlage 3: Mitgliedsverbände/-initiativen/-parteien im BSBB gem. Auftaktveranstaltung am 13.11.2019

Top 1 Einleitung und Begrüßung der teilnehmenden Organisationen (Axel Schwipps)

Top 2 Fachvorträge

- Einstieg in das Thema (Stephan Wilhelm; vgl. Anlage 1)
- Vortrag Senatsreaktion auf Kurzfristvorschläge (Andreas Schaack)
- Vortrag Liniennetz (Christoph Steinig; vgl. Anlage 2)
- Vortrag Infrastrukturmaßnahmen (Hans Leister)
- Vortrag Ziele des BSBB (Stephan Wilhelm)

Alle Vorträge werden als Anlage angehängt.

Top 3 Ziele und Funktion des Bündnisses

Gemeinsames Ziel: Schienenverkehr in der Region voranbringen

- Argumente für Politik, Bürger und Wirtschaft bereitstellen
- Politik, Verwaltungen und Bahnen bei Infrastrukturausbau (i2030) und Mehrbestellungen begleiten und unterstützen – mit Zielkonzept abgleichen.

Plattform für den Informationsaustausch

- Konzepte und Standpunkte austauschen
- Transparenz bei Prozessen schaffen
- Akteure informieren über aktuelle Planungen.

Zielkonzept entwickeln

- Sachverstand der Mitglieder des Bündnisses nutzen
- Denkfabrik für Ideen und Konzepte im Schienenverkehr
- Entwurf des Zielkonzepts konsensual erörtern und als gemeinsames Konzept verabschieden.

Vernetzung der Akteure

- Kurze Wege für Informationen
- Verständnis für Abläufe und Zwänge zwischen den Beteiligten entwickeln
- Abbau von Hürden ermöglichen
- Bundespolitik (Finanzierung!) einbinden.

Frühzeitige Projektbeteiligungen unterstützen

- Träger öffentlicher Belange und Verbände frühzeitig informell einbinden
- Genehmigungsverfahren beschleunigen.

Top 4 Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe 1: Dialog

Ziele dieser Arbeitsgruppe sind die Koordination mit Politik, Verwaltung und Bahnen, die Vernetzung innerhalb der Bündnis-Akteure, die Bereitstellung des Internetauftritts und die Öffentlichkeitsarbeit.

Arbeitsgruppe 2: Zielkonzept

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist die Integration von Stellungnahmen und Anregungen aus Reihen der Bündnispartner und die Weiterentwicklung/Finalisierung des Zielkonzeptes. Diese Arbeitsgruppe ist darüber hinaus ein gemeinsames Dialogforum für konkrete Infrastrukturplanungen mit Fahrgast- und Naturschutzverbänden sowie Bürgerinitiativen mit dem Ziel, durch optimale Integration von Naturschutz-/Umweltaspekten und Fahrgastinteressen Planungszeiträume zu verkürzen.

Arbeitsgruppe 3: Lausitz

Diese Arbeitsgruppe arbeitet an der Weiterentwicklung des Regionalverkehrsnetzes in der Lausitz sowie der Verknüpfung mit den Nachbarregionen im Sinne der im Bündnis definierten Erschließungs-/Angebotskriterien.

Top 5 Diskussion

Bahnkundenverband DBV:

- Die Strategie des Bündnisses ist richtig
- Weitere alternative Linienführungen für die Stadtbahn prüfen (z.B. Südring-Umfahrung)
- Überlastung des Knotens Gesundbrunnen vermeiden
- Namensgebung für neues Angebot entscheiden (z.B. Regio-S-Bahn, StadtExpress, Metropol-Express).

VCD Nordost:

- Der VCD Nordost tritt bei, das ist beschlossen.
- Besonderes Augenmerk sollten die personellen Kapazitäten der Planungsinstitutionen und Genehmigungsbehörden haben. Hier ist mit Engpässen zu rechnen, welchen rechtzeitig entgegengewirkt werden muss.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB), Koordinierungsteam:

- Alternative Finanzierungsmodelle für Fahrzeugpark prüfen
- Der Hersteller wartet über 30 Jahre die Desiro-HC-Züge des Rhein-Ruhr-Expresses.

BI Stammbahn:

- Die Gründung eines Bündnisses für den Schienenverkehr war längst überfällig.
- Die Stärken des Bündnisses liegen in der Überparteilichkeit sowie der Integration unterschiedlichster Interessen für ein gemeinsames Ziel. Weitere Institutionen sollten beitreten.
- Übergeordnetes Ziel ist der Klimaschutz.

IHK Cottbus:

- Eine bereits existierende Mobilitätsplattform kann einbezogen werden, an der bereits heute etwa 60 Unternehmen und Initiativen mitwirken.
- Die IHK Cottbus erklärt ihren Beitritt zum Bündnis und will den zwei weiteren Brandenburger sowie der Berliner Kammer den Beitritt empfehlen. Gefragt wird, inwieweit andere Landesteile berücksichtigt werden wie Schönefeld (Alt) oder der neue Tesla-Standort in Grünheide.

Pro Bahn Brandenburg:

- Der Vertreter wird dem Vorstand empfehlen, dem Bündnis beizutreten.

DB Netz:

- Zeigt sich erfreut über die Initiative
- Weist auf die notwendige Finanzierung hin
- Man muss einen Weg finden, beim BMVI Verständnis zu wecken, dass der Knoten Berlin keinesfalls fertiggestellt ist und weitere Schritte folgen müssen.
- Sieht den Güterverkehr nicht ausreichend berücksichtigt, ebenso die Abstellanlagen. Es ist zu befürchten, dass laufende Verkehrsverträge Angebotserweiterungen hemmen können (Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit).
- Sämtliche Planungen sind mit den beiden Ländern als SPNV-Aufgabenträger abzustimmen, da von dort die Vorgaben zum Betriebskonzept erfolgen.
- In Königs Wusterhausen wird als 2. Baustufe eine vollständige Entflechtung von S-Bahn und R-Bahnen/Fernverkehr sowie die Zweigleisigkeit bis Cottbus angestrebt (Finanzierung aus Strukturstärkungsmitteln Lausitz).
- Es wird in Wustermark die Nord-West-Verbindungskurve vom BAR zur Lehrter Bahn erwogen.
- DB Netz hält den Nord-Süd-Tunnel für ausgelastet und weist auf das Problem hin, dass ICE-Durchbindungen vom EVU nach dessen Betriebskonzept bestellt werden.
- Neben der Finanzierung ist die personelle Ausstattung der Planungsinstitutionen sicherzustellen.

BSBB-Koordinierungsteam (direkte Antwort):

- Gerade um eine ungestörte Durchfahrt von ICE aus Hamburg Richtung Anhalter Bahn zu ermöglichen, ist es notwendig, ein „Strangkonzept“ umzusetzen, welches die heutige Nord-Süd-Strecke einschließlich Tunnel betrieblich in zwei unabhängige Strecken aufteilt und jegliche Gleiswechsel, welche heute noch auf dieser stark frequentierten Strecke getätigt werden, vermeidet.

Das Strangkonzept sieht vor:

- Strang 1: Lehrter Bahn – Stadtbahn
 - Strang 2: Hamburger Bahn – Dresdener Bahn
 - Strang 3: Gesundbrunnen – Anhalter Bahn.
- Ziel ist es, völlig unabhängig und gleichzeitig jeweils in beiden Fahrtrichtungen einen Wechsel von den Innengleisen („Anhalter-Bahn-Strang“) zu den Außengleisen („Dresdener-Bahn-Strang“) zu ermöglichen. Hierfür ist der Einmündungsbereich der Anhalter/Dresdener Bahn südlich Prellerweg durch zwei weitere Verbindungskurven zu ergänzen, welche planerisch praktisch vorgeleistet sind.

- So lässt sich die Kapazität der Nord-Süd-Strecke auf 22 Zugpaare/Stunde für den Regional- und Fernverkehr erhöhen.
- Die Linienkonzepte des R-Verkehrs sind an das „Strangkonzzept“ anzupassen.
- Der Güterverkehr ist (wie auch der "Deutschland-Takt") in der Gesamt-Konzeption berücksichtigt und wird konsequent auf den Berliner Außenring (insbesondere nördlichen BAR) geleitet.
- Da durch die verstärkt von der Stettiner Bahn auf den BAR Ost abbiegenden Güterzüge nördlich des Karower Kreuzes viele zusätzliche Gleiswechsel erforderlich werden, ist der Außenring vom nach Norden führenden Personenverkehr zu entlasten.
- Daher ist die Nordbahn mit hoher zeitlicher Priorität zwischen Hohen Neuendorf und Gesundbrunnen wieder aufzubauen, was leider nicht Teil von i2030 ist.
- Hochgerechnet sind für die Finanzierung des Ausbaus von Bahnanlagen, zusätzlich zu den bestehenden Investitionsmitteln, bundesweit innerhalb der nächsten 15 Jahre etwa 1.000 €/Einwohner erforderlich.
- Das Problem fehlender Planungskapazitäten wird gesehen. Hier ist es wichtig, i2030 als gemeinsame Planungsplattform der Länder Berlin und Brandenburg, Bahn und VBB fortzusetzen und diese personell weiter aufzustocken.
- Das Bündnis sieht sich dabei als Gremium, welches mehr Transparenz in den Planungs- und Diskussionsprozess bringen und eine frühzeitige Einbeziehung von Umweltbelangen sicherstellen kann.
- Das Bündnis sieht sich analog dem *Bündnis Pro Straßenbahn* als kritischer, aber vor allem konstruktiver Begleiter von Planungsprozessen.
- Durch eine frühzeitige Berücksichtigung von Umwelt-/Naturschutzaspekten durch die Verbände bei konkreten Projekten lassen sich Planungs- und Genehmigungszeiträume deutlich verkürzen.
- Das Bündnis sieht sich als Kommunikationsplattform von Verbänden, Bürgern und Politik.

BI Zehlendorf

- Stärker auch kurzfristig mögliche Verbesserungen berücksichtigen, z.B. die Nutzung des vorhandenen Gütergleises Wannsee – Zehlendorf und weiter bis nach Steglitz durch R-Züge.
- Beide Länder haben sich mit i2030 für eine gemeinsame Konzeption verpflichtet.
- Bei Verkehrsteilnehmern ist der Regionalverkehr mit seinen zukünftig noch attraktiveren Angeboten möglichst früh ins Bewusstsein zu bringen.
- Laut dem DB-Konzernbevollmächtigten würde ein R-Bahnanschluss Zehlendorfs für etwa 3 Mio € machbar sein. Es fehlt die kurzfristige Bestellung auch „unterhalb“ der großen Strategien durch die Aufgabenträger (hier SenUVK).

Brandenburgische Technische Universität BTU Cottbus-Senftenberg

- Die Eisenbahnprofessur der BTU tritt dem Bündnis bei und ist bereit, sich mit wissenschaftlichem Know-how bei weiteren Prozessen einzubringen. Bewusst auch Politiker einladen und gesellschaftliches Bewusstsein für die Gestaltung des gemeinsamen Lebensraumes schaffen.
- Die Fachbereiche der Universitäten produzieren genau hierfür die Absolventen, welche planen, genehmigen, bauen und betreiben können.

B'90/Grüne Brandenburg

- Weist auf die Bi-Polarität des Speckgürtels und des ländlichen Raumes hin.
- Potential auch bei den Verbindungen nach Leipzig, Dresden und Görlitz.
- Neue Antriebstechnologien können neue Verbindungen schaffen, wie z.B. in der Prignitz. Mehr direkte Anbindungen an Berlin wären möglich.

Top 6 Gründung des "Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)"

- Um 19:52 Uhr wird das Bündnis ausgerufen. Nahezu alle an der Auftaktveranstaltung teilnehmenden Mitgliedsverbände/-initiativen/-parteien schließen sich zum **"Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)"** zusammen. Allerdings steht bei einigen noch die Teilnahme unter dem Vorbehalt eines Gremienbeschlusses.
Die (z.T. vorläufigen) Mitglieder des Bündnisses sind in der Anlage 3 aufgeführt.
- Als weitere Facharbeitsgruppe wird die AG Lausitz benannt.
- Das „Fünfer-Team“, das die Vorbereitungen getroffen und den Entwurf des Zielkonzeptes erarbeitet hat, erklärt sich bereit, zunächst als Koordinierungsteam des BSBB tätig zu sein.

Top 7 Weitere Vorgehensweise

- Noch fehlende Organisationen werden in den nächsten Tagen zur Mitwirkung befragt. Laut BI Stammbahn kommen auch weitere Gruppierungen in Potsdam-Mittelmark infrage.
- Der breiten Öffentlichkeit (Presse) wird die Bündnisgründung erst nach Freischaltung der Internetseite bekanntgegeben. Insbesondere der Bundesverband Führungskräfte BF-Bahnen und die Fraktion der Linken im AGH haben auf die Notwendigkeit dieser Verknüpfung hingewiesen.
- In den nächsten Wochen wird es an die Nichtanwesenden eine Rundmail geben mit der Bitte, die Teilnahme am Bündnis zu bestätigen.

Top 8 Nächster Termin: 15. Jan. 2020

Das nächste Bündnistreffen findet am Mittwoch, den 15.01.2020, um 18:00 Uhr statt. Der Ort wird noch bekannt gegeben.

Bis zum 20.12.2019 besteht die Möglichkeit zur Zusendung von Stellungnahmen zum Entwurf des Zielkonzeptes. Das Koordinierungsteam bittet alle Organisationen, dies zu nutzen, damit beim nächsten Treffen eine Synopse der Konzeptvorstellungen möglich ist.

Berlin, den 22. Nov. 2019

gez. *BSBB-Koordinierungsteam*