

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

Protokoll des 2. Plenums am 15. Januar 2020

Top 1 Einleitung und Begrüßung der teilnehmenden Organisationen

Harald Moritz (verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin) begrüßt die rund 50 Anwesenden und wünscht noch ein gutes neues Jahr.

Frau Kern vom BBU, Herr Dr. Trettin von DB Regio und BKL Brandenburg und Herr O. Friederici (CDU Berlin) hatten sich entschuldigt.

Top 2 Berichte des *BSBB-Kt* – u.a. Mitgliederentwicklung, Website, D-Takt

Das *Koordinierungsteam* (Abkürzung "*Kt*") vom *Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg* führt in die Thematik ein und berichtet zu den bisher erfolgten Mitgliedschaften im Bündnis sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Genaueres hierzu kann der Präsentation des Abends entnommen werden (siehe https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2020/01/2020-0115_BuendnisSchiene_Praesi.pdf).

Zum Zielkonzept des *BSBB* wurden viele Hinweise gegeben; unter anderem kam der Einwand, das Konzept sei berlin-lastig. Dies sieht das *Kt* jedoch nicht gegeben, da die Aufgabenstellung 'Entwicklung des Pendlerverkehrs Berlin-Brandenburg' war. Allerdings sind noch territoriale Erweiterungen sowohl in die berlinfernen Gebiete als auch in den innerstädtischen Verkehr vorzunehmen. Nun kommt es darauf an, das Grundkonzept zügig fertigzustellen, Öffentlichkeit herzustellen und politische Entscheidungen zu forcieren. Daher können einige Erweiterungen, betreffend Schienen-Fernverkehr, -Güterverkehr und Tarife, nur parallel oder erst später erfolgen. (Übersicht zu Hinweisen und Erwidern siehe https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2020/01/2020-01-15_BSBB-Praesi-zu-Stellungnahmen.pdf.)

Die Erarbeitung des Entwurfs des gemeinsamen Zielkonzepts war vom Ziel her gedacht: gemäß Notwendigkeit des Klimaschutzes und politischen Vorgaben sollen die Pendlerströme auf allen Korridoren zu $\geq 50\%$ von der Bahn übernommen werden. Daraus ergeben sich die im *BSBB*-Konzept dargelegten Dimensionierungen des Betriebskonzepts und der dafür notwendigen Infrastruktur-Erweiterungen. Zudem flossen Schnittmengen von früheren Konzepten ein.

Die Pendlerströme wurden auf Grundlage der Matrix des aktuellen Pendleratlas' hochgerechnet und enthalten neben dem Berufsverkehr auch Freizeitverkehr. Ferner wurden Prognosen zur Einwohnerentwicklung herangezogen. Weitere Präzisierungen können natürlich noch erfolgen.

Zur Regio-S-Bahn wird ausgeführt: Vom *BSBB* wird ein Nahverkehrssystem vorgeschlagen, der zwischen S-Bahn und Regionalverkehr angesiedelt ist. Er soll mindestens einen 15-/30-Minuten-Takt erhalten und weiter ins Umland führen als die Gleichstrom-S-Bahn – bis etwa zum sog. zweiten Städtekrans rund um Berlin. Diese Erschließungsfunktion können die RegionalExpress-Züge nicht leisten, da sie schnell das weitere Umland mit Berlin verbinden sollen. Das *Bündnis Schiene* wird auf eine sachliche Diskussion über ein neues zuverlässiges System mit dichtem Takt drängen. Übrigens war auf

einigen Berlin-Brandenburger Relationen ein ähnliches System in den 1930er Jahren schon einmal mit Dampfzügen und S-Bahn-Schnellläufern vorhanden.

Zum Infrastrukturausbau des Zielkonzepts wird vom *Kt* beispielhaft zum Südwest-Raum Stellung genommen:

Die Verlängerung der S 25 von Teltow Stadt nach Stahnsdorf ist ebenso unstrittig wie der zweigleisige Ausbau der S-Bahn von Wannsee nach Potsdam Hbf und der zukünftige Betrieb der Stammbahn für den Regionalverkehr/die Regio-S-Bahn. Für den zunehmend dichteren Regionalverkehr wird vom *BSBB* zunächst der Vorlaufbetrieb über das der Wannseebahn parallel laufende Gütergleis von Wannsee bis Zehlendorf vorgeschlagen, im zweiten Schritt die Verlängerung bis Potsdamer Platz und im dritten Schritt ist dann wegen der Vielzahl der Züge der Wiederaufbau der "historischen Stammbahn" zwischen Griebnitzsee und Zehlendorf (ggf. Steglitz) notwendig. Insgesamt sind also für diesen Korridor drei Fünfjahres-Schritte notwendig.

In einem weiteren Vortrag stellt Hans Leister den Deutschland-Takt vor: ein Fernverkehrskonzept, das auf Anregung und jahrelanger Lobbyarbeit der "Initiative Deutschland-Takt" nun auch vom Bundesminister für Verkehr und Infrastruktur unterstützt wird. Bis Sommer 2020 wird vom Züricher Planungsbüro "SMA und Partner AG" der dritte Betriebs-Entwurf fertig gestellt. Das Vorgehen stellt eine neue Qualität in Deutschland dar: Im ersten Schritt wird zunächst der Zielfahrplan erstellt, dann der Ausbau der Infrastruktur geplant, wie es in der Schweiz seit Jahrzehnten der Fall ist.

Politische Vorgaben für den Deutschland-Takt sind:

- Ersatz des innerdeutschen Luftverkehrs durch HGV
- Verdopplung des Güterverkehrs auf der Schiene und
- Entwicklung des Nahverkehrs entsprechend den Vorgaben der Länder.

Für den Infrastrukturausbau sind jeweils standardisierte Bewertungen erforderlich, um die Maßnahmen mittels Bundesverkehrswegeplan zu finanzieren. Aufgrund des neuen Zielfahrplans können auch durchaus Maßnahmen, die schon im BVWP verankert und in Planung sind, nochmals verändert werden, z.B. HGV Strecke Berlin – Hannover, die nunmehr für 300 km/h und viergleisig/elektrifiziert ausgebaut werden soll.

Seitens der Länder Berlin und Brandenburg ist die Mitarbeit beim Deutschland-Takt noch mangelhaft. Auch hier müsste das Vorgehen sein, dass man erst ein Linien- und Fahrplankonzept erarbeitet und dann Infrastrukturmaßnahmen formuliert. Stattdessen wurden nur punktuelle Bauvorhaben übermittelt. Dieses Manko besteht auch bei dem Projekt "i2030", hier hätte vorlaufend ein Fahrplan- und Linien-Konzept erarbeitet werden müssen.

Top 3 Diskussion

Arge Verkehrswende:

- Wie geht das *Bündnis Schiene* mit den absehbaren Mehrverkehren auf der Stadtbahn und im Nord-Süd-Tunnel um? DB Netz hatte ja in der ersten Sitzung ausgeführt, dass das Strang-Konzept (Erläuterung siehe Protokoll der ersten Veranstaltung am 13.11.2019) aufgrund der diskriminierungsfreien Zuteilung von Trassen nicht 100-prozentig durchsetzbar ist.

Antwort *Kt*: Es müssen in der Infrastruktur Verbesserungen vorgenommen werden, so ist z.B. westlich Spandau das Überwerfungsbauwerk zu ertüchtigen. Auch im Nord-Süd-Tunnel sind fehlende Weichenverbindungen zu ergänzen und das Überwerfungsbauwerk Priesterweg ist

zu komplettieren. Auch auf der gesamten Strecke Berlin – Hamburg sind einige wesentliche Nachbesserungen erforderlich.

VCD Nordost:

- VCD dankt dem *Kt des BSBB* für das Zielkonzept. Nun sollte man sich nicht länger mit Details aufhalten, sondern das Hauptaugenmerk auf die Durchsetzung, sprich die schnellere Realisierung der Maßnahmen, konzentrieren. Offenbar ist das Projekt i2030 immer noch in den Startblöcken.
Antwort *Kt*: In der Arbeitsgruppe 'Dialog' sollen innerhalb der nächsten Wochen die Strategien erarbeitet und Maßnahmen ergriffen werden, jetzt sehr zeitnah zunächst die Vorschläge des *Bündnisses* für 2022/2025 (ohne Infrastruktur) sowie zur erweiterten Fahrzeugbeschaffung energisch bei den Entscheidungsträgern vorzutragen und entsprechend politischen und öffentlichen Druck aufzubauen.

BI Stammbahn

- regt an, sich auf die wesentlichen Punkte zu konzentrieren. Es wird stark befürchtet, dass sich die Dialoge mit der Politik und Verwaltung zäh gestalten werden, und seitens der Entscheider sehr mit Kapazitätsengpässen (Personal, Finanzen) argumentiert werden wird, und daher mit ausweichenden Antworten zu rechnen ist. Wichtig ist, alle Mitgliedsverbände sowie die Medien und die Öffentlichkeit einzubeziehen. Mittelfristig sind Erfolge notwendig, um ein Abflauen der Bewegung zu vermeiden.

Top 4 Arbeitsgruppen

Sodann wurde das Plenum in vier Arbeitsgruppen aufgeteilt; diese gaben nach rund 60 Minuten folgende Berichte:

Arbeitsgruppe 1: Zielkonzept

Die Termine 19.2. und 1.4. wurden für die AG 1 bestätigt. In der nächsten Sitzung sollen die Themen Ostbahn– die IHK Brandenburg wird das Thema vorbereiten – und Heidekrautbahn (Tischvorlage vom BUND) vertieft werden. Der Bereich Stettiner Bahn und Uckermark wurde in der Sitzung diskutiert und weitgehend geklärt.

Ein arbeitstechnischer Vorschlag betraf eine eigene (nicht-öffentliche) Seite auf der BSBB-Website für die AG. Hier könnte für eine Strecke beispielhaft das Anforderungsprofil einschließlich Naturschutzbelangen umfassend gezeigt werden. ARGUS Potsdam ergänzt, dass der Südwest-Korridor im Bereich Potsdam bis hin zur Anhalter Bahn weiter vertieft werden soll.

Arbeitsgruppe 2: Dialog

Die *AG Dialog* wird das nächste Mal am 26.2. tagen und sich dafür einen Doodle-Link einrichten. Man wird dann eine griffige Kurzfassung der Ziele und Kernbotschaften verfassen, um diese in den politischen Raum und in die Öffentlichkeit zu tragen.

Ziele und Kernbotschaften des *BSBB* sollen anschließend der Presse und den Parlamentsausschüssen Berlin und Brandenburg noch vor der Sommerpause vorgestellt werden. Die Regierungsfraktionen werden gebeten, entsprechende Anträge zur Tagesordnung einzubringen.

Einzelne *Bündnis*-Mitglieder werden im Sinne der Ziele des Bündnisses vor Ort selbstständig tätig.

Arbeitsgruppe 3: Lausitz

Die AG 3 tagt am 20.02. um 15:30 Uhr am Flughafen Schönefeld (gut mit der Bahn aus allen Richtungen erreichbar). Hinsichtlich eines Zielkonzepts für die Lausitz bestehen noch größere Probleme: der zu betrachtende Bereich reicht bis Leipzig, Dresden, Königs Wusterhausen und Polen. Es wird zwar viel über die Braunkohleausstiegsmittel geredet, aber diese sind noch nicht verbindlich beschlossen, und die konzeptionelle Verwendung steht auch noch nicht fest. Auch hier muss das richtige Vorgehen – Verkehrsprognose > Betriebskonzept > Infrastrukturplanung – eingefordert werden.

Arbeitsgruppe 4: Güterverkehr und Prignitz

Es fanden sich auch Interessenten, die die AG 4 gründeten. Hier soll zum einen skizziert werden, wie der Schienengüterverkehr im Betrachtungsraum verdoppelt werden kann, und zum anderen Leistungsfähigkeitsbetrachtungen entlang der Hauptstrecken erfolgen, um abschätzen zu können, ob diese zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Personenverkehrskonzept des *Bündnis Schiene* verträglich sind. Außerdem sollen Aussagen zur Entwicklung des Ortsgüterverkehrs (Umschlagplätze, Anschlussbahnen) erarbeitet werden.

Für den Bereich der Prignitz sind i.w. nur Erweiterungen des Zielnetzes des *BSBB* erforderlich. Hierfür werden Einwohnerdaten und Abschätzungen der künftigen touristischen Nachfrage herangezogen.

Top 5 Abschließende Diskussionsrunde

Der Vertreter der ARGE Verkehrswende fordert eine stärkere Diskussion des Ziels, den Modal Split zugunsten der Schiene zu verändern, sowie beim Projekt i2030 schnell weitere Zwischenschritte zu erreichen.

VCD regt an, dass aufgrund der Änderungsvorschläge überarbeitete Konzept des *BSBB* auf der *BSBB*-Website zu veröffentlichen. (Anmerkung: dies ist inzwischen erfolgt; siehe https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2020/01/2020-01-15_BSBB_Zielkonzept-Langfassung_Fortschreibung.pdf).

ADFC schlägt eine Cloud-Lösung für Materialien und für ein Online-Diskussionsforum vor.

BF Bahnen weist auf eine neu erschienene Broschüre des Bündnisses Pro Straßenbahn (Zielnetz) hin.

Top 6 Nächster Termin: 29. April 2020

Das nächste *Bündnistreffen* (Plenum) findet am Mittwoch, dem 29.04.2020, um 18:00 Uhr statt. Veranstaltungsort ist auf Einladung des AK Verkehr der SPD Brandenburg der Sitzungssaal in der SPD-Landesgeschäftsstelle Brandenburg im Regine-Hildebrandt-Haus, Alleestraße 9, 14469 Potsdam. Verkehrsverbindung: mit Straßenbahnlinien 92 oder 96 von Potsdam Hbf in neun Minuten bis Reiterweg/Alleestraße.

Berlin, den 22. Jan. 2020

gez. *BSBB-Koordinierungsteam*