



**An
Presse, Funk und Fernsehen**

Medien-Information vom 18. November 2020

Es fehlt eine konsistente langfristige Planung für den Bahn-Knoten Berlin! Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg will die Lücke schließen.

Soeben hat der Betreiber der Bundesschienenwege, die DB Netz AG, in Berlin erneut den Alarmknopf gedrückt: Nachdem bereits der Bahnhof Spandau und die Berliner Stadtbahn formal als "überlastete Schienenwege" eingestuft sind, hat DB Netz AG nun auch die Nord-Süd-Achse vom Hauptbahnhof zum Südkreuz samt Zulaufstrecken für "überlastet" erklärt.

Jetzt amtlich bestätigt: Bahnknoten Berlin überlastet!

Nichts anderes beobachten Pendler und Bahnfahrer jeden Tag: Der Bahnknoten Berlin ist seinen Aufgaben nicht vollständig gewachsen und weist bereits beim heutigen Nutzungsniveau erhebliche strukturelle Unzulänglichkeiten auf.

Die DB Netz AG kann nach der Überlastungserklärung nun Beschränkungen für die Annahme von Trassenanmeldungen erlassen, muss aber einen "Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität" (PEK) für den überlasteten Abschnitt vorlegen. Gegenwärtig läuft ein Beteiligungsverfahren zum Entwurf dieses Plans, dem PEK der DB Netz AG für die Nord-Süd-Achse in Berlin.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat zum PEK eine Stellungnahme erarbeitet, die in der Anlage beigefügt ist. Es ist anzuerkennen, dass die DB Netz AG auf die strukturellen Mängel des Bahnknotens Berlin deutlich hinweist. Viele der Abhilfemaßnahmen werden vom Bündnis ausdrücklich unterstützt und wurden vom Bündnis bereits ins Gespräch gebracht: Blockverdichtung und digitale Signaltechnik, Überwerfungsbauwerke für konfliktfreie Ein- und Ausfädelungen sowie ein Liniennetz, das unnötige Gleiswechsel möglichst vermeidet.

"i2030" ist nur eine Teillösung

Die Länder Berlin und Brandenburg arbeiten mit der DB AG an den Teilprojekten eines Ausbauprogramms "i2030", das aber nur einzelne Achsen des Knotens Berlin für sich betrachtet und bisher kein Gesamtkonzept für den Bahn-Knoten Berlin umfasst.

Das Bundesverkehrsministerium als weiterer Mitspieler hat den finalen dritten Entwurf eines Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgelegt, der fahrplangenau den Fern- und Güterverkehr nach 2030 abbildet und deutlich mehr Züge vorsieht. Das Ziel des Bundes ist die Verdoppelung des Personenverkehrs und mehr Güter auf der Schiene.

Bis heute keine gemeinsame Zukunftsplanung

Was fehlt, ist eine gemeinsame Planung der beiden Länder, der DB Netz AG und des Bundes, um den Bahnknoten Berlin gesamthaft für die Zukunft zu planen und auszubauen. Die

DB Netz AG hat mit dem Plan zur Erhöhung der Kapazität (PEK) der Nord-Süd-Achse eine hervorragende Vorarbeit dazu geleistet. Jetzt sind die Länder und der Bund am Zug!

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg legt vor

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat mit seinen über 20 Mitgliedsorganisationen und Fachleuten ein langfristiges Linien- und Infrastrukturkonzept erarbeitet. Die Einzelheiten dazu sind auf der Website des Bündnisses dargestellt.

Der Plan zur Erhöhung der Kapazität der Schienenwege der Nord-Süd-Achse kann der Anknüpfungspunkt sein, um eine gesamthafte Planung gemeinsam anzugehen und mit allen Beteiligten die notwendigen Diskussionsprozesse zu starten.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

www.buendnis-schiene-bb.de

Dem 2019 gegründeten Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg gehören Verbände aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Wirtschaft sowie Vertreter von Wissenschaft und Politik an. Ziele des Bündnisses sind es, den Ausbau des Schienenverkehrs in unserer Region zu unterstützen und zu forcieren, eine Vernetzung der Akteure und frühzeitige Beteiligungsprozesse zu ermöglichen, sowie einen fachlichen Austausch zu Bau-, Betriebs- und Finanzierungsfragen zu fördern.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

Unterstützung durch die Politik

Die Ziele des Bündnisses Schiene werden bislang durch folgende politische Akteure unterstützt:

 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Oliver Frederici Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	 Dr. Philip Zeschmann Mitglied des Landtages Brandenburg	 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Landesverbände Berlin und Brandenburg	 Sebastian Rüter Mitglied des Landtages Brandenburg Tino Schopf Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin
---	--	--	---	---	--

16.11.2020

Stellungnahme zum PEK Nord-Süd

(Plan der DB Netz AG zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Spandau Ost/Gesundbrunnen – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd; Entwurf vom 05.10.2020¹)

Die DB Netz AG hat am 11.11.2019 die Berliner Nord-Süd-Verbindung zum „Überlasteten Schienenweg“ erklärt. Dies erscheint zunächst absurd, weil es sich um eine derzeit bei weitem nicht ausgelastete viergleisige Verbindung handelt. DB Netz begründet das damit, dass nicht zwischen aktueller und zukünftig zu erwartender Überlastung unterschieden wird. Bereits zum Fahrplan 2020 konnten mehrere Trassenanmeldungen nur abweichend oder eingeschränkt berücksichtigt werden. Aus den Vorstufen des Deutschlandtaktes und dem Mehrverkehr im „Netz Elbe-Spree“ werden starke Zugzahlsteigerungen erwartet. Dazu kommen nicht durchgebundene, am Hauptbahnhof oder in Südkreuz wendende Linien und Triebfahrzeugumläufe bei Nichtwendezügen. Daher wird ab Fahrplan 2026 eine risikobehaftete bis mangelhafte Betriebsqualität befürchtet.

Die Überlastungserklärung verpflichtete DB Netz zur Vorlage des PEK. Offenbar muss dieser Weg gegangen werden, um die Infrastruktur zu ertüchtigen, die Verkehrsangebote zu koordinieren und die Betriebsführung zu rationalisieren.

Gesamteinschätzung

DB Netz hat die Probleme in der Betriebsführung und bei der Infrastruktur auf der unmittelbaren Nord-Süd-Achse und den angrenzenden Zulaufstrecken gründlich analysiert, dabei 11 kapazitätsmindernde Faktoren aufgespürt und dafür Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen.

Die im Fahrplan 2026 und danach zugrunde gelegten Zuganzahlen beruhen auf dem 3. Entwurf des Deutschlandtakt-Fahrplans, das heißt im Fern- und Güterverkehr auf den Vorstellungen des Bundes und im Nahverkehr auf den Anmeldungen der Aufgabenträger der Länder Brandenburg und Berlin. Brandenburg hat aber auf der Grundlage des Landesnahverkehrsplans 2017 bis 2022 lediglich das Ende 2022 startende „Netz Elbe-Spree“ und weitere Ausschreibungsnetze übermittelt. Die dort enthaltenen geringen Angebotsmehrungen lösen jedoch nicht die Verkehrsprobleme, insbesondere im Pendlerverkehr zwischen Brandenburg und Berlin, und ermöglichen keine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 entsprechend dem Ziel der Bundespolitik. Insofern sind die angesetzten Zuganzahlen zu gering. Die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen gehen im Wesentlichen in die notwendige Richtung, reichen aber nicht aus oder kommen bei dem gegenwärtigen Planungs- und Umsetzungstempo zu spät.

Anerkennenswert ist, dass im PEK für die Nord-Süd-Achse auch einige Maßnahmen vorgeschlagen werden, die außerhalb des unmittelbaren Untersuchungsbereichs angesiedelt sind. Das Investitionsprogramm i2030, auf das zum Teil Bezug genommen wird, deckt aber auch nur einige ausgewählte Korridore im Großraum Berlin und Umland ab. Es fehlt ein **Gesamtkonzept** zukunftsfester **Angebotsplanung** für die Länder Brandenburg und Berlin und ein

¹ https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5666590/a68c2763d6fe77bcecaf244a002f7d69/20200902_PEK_Berlin_zur-Stellungnahme-data.pdf

Gesamtplan des erforderlichen **Infrastrukturausbaus** auf allen Radial-, Ring- und Verbindungsstrecken. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat versucht, mit dem Zielkonzept für die Realisierungsschritte 2025, 2030 und 2035² die Grundlage für einen derartigen Zukunftspan zu schaffen.

Grundlegende Voraussetzung für die Kapazitätserhöhung und vorrangig vor den größeren Infrastrukturmaßnahmen einzuordnen sind die im PEK angestrebten **Fahrplanmaßnahmen** und **kapazitätsorientierten Vorgaben**, die auch viel schneller als der Infrastrukturausbau realisierbar sind:

- Keine Linienendpunkte im stark belasteten Bereich, alle Fern- und Nahverkehrslinien durch Berlin durchbinden, keine Leerfahrten.
- Falls ausnahmsweise (z. B. in Tagesrandlagen) Wenden am Bahnsteig notwendig ist, dann keine Triebfahrzeugumläufe.
- Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken, Schwächen) im Untersuchungsbereich.
- Mehr Tangentialverkehr zur Entlastung der zentralen Achsen.
- Keine Güterzug-Durchfahrten durch das Stadtgebiet.

Das Zielkonzept des **BSBB** enthält darüber hinaus folgende **kapazitäts- und qualitätserhöhende Grundsätze**:

- Gebündelte 15- oder 30-min-Takte anstelle vieler 60-min-Takte.
- Bündeln der Nahverkehrslinien in drei Hauptsträngen, die sich aus den vorhandenen Fahrmöglichkeiten in der Nord-Süd-Achse und im Knoten Spandau ergeben (Strangkonzzept): Hamburger Bahn – Nord-Süd-Achse – Potsdamer Stammbahn / Dresdner Bahn, Gesundbrunnen – Nord-Süd-Achse – Anhalter Bahn, Lehrter Bahn – Stadtbahn.
- Unterscheiden zwischen Regional-Express (RE) und Regio-S-Bahn (RSB). RE steuern weit entfernte Ziele im 30- oder 60-min-Takt an und bedienen auf den Außenästen nur ausgewählte Halte. RSB erschließen die Vorortbereiche mit allen Halten im 15- oder 30-min-Takt.
- Abzweigende Nebenstrecken mit Flügelzügen umsteigefrei an Berlin anbinden.

Die im PEK geäußerte Idee, Nahverkehrshalte auszulassen oder nachrangig zu behandeln (Jungfernheide, Lichterfelde Ost), verkennt die anstehenden Verkehrsaufgaben, ist abwegig und wird abgelehnt. Zielführend beim Bewältigen unterschiedlicher Haltekonzepte sind Maßnahmen zur **Verkürzung der Zugfolgezeiten** wie zusätzliche Blockabschnitte, besonders in den Einfahr-, Bahnsteig- und Ausfahrbereichen. Im ersten Schritt muss das mit herkömmlicher Signal- und Sicherungstechnik (Nachrücksignale und Teilfahrstraßenauflösungen) erfolgen, weil die Umstellung auf ETCS einen längeren Vorlauf und die Nachrüstung aller planmäßig eingesetzten Triebfahrzeuge erfordert. Gleichzeitig muss die Einführung von ETCS als zweiter Schritt geplant werden, um mit noch kürzeren Blockabschnitten ohne ortsfeste Signale die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen.

Bewertung der Einzelmaßnahmen

Von den „**Punktuellen Infrastrukturmaßnahmen**“, halten wir folgende für sehr wichtig:

- Am Hauptbahnhof (tief) eine flexiblere Gleisnutzung zu ermöglichen, indem drei fehlende Weichen nachgerüstet und mehrere verkürzte Durchrutschwege eingerichtet werden.
- In Gesundbrunnen flexiblere Gleisnutzung durch Bahnsteigverlängerungen und weitere Weichenverbindungen.
- Kürzere Blocklängen an mehreren Stellen, auch auf den Zulaufstrecken.

² https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2020/09/BSBB-Zielkonzept_Langfassung_mit-Anhang-1-bis-5_Stand_2020-09-17.pdf

- Die stillgelegte Nord-West-Kurve am Kreuz Wustermark wiederaufzubauen, damit Güterzüge von der Lehrter Stammstrecke nicht über Spandau – Moabit fahren müssen, sondern auf dem nördlichen Außenring an Berlin vorbeifahren können.

Sinnvoll sind auch:

- Gleisteilung mittels Zugdeckungssignalen am Hauptbahnhof und in Gesundbrunnen
- eine Abstellanlage in Schönholz.

Wenn die Nahverkehrslinien konsequent durchgebunden werden, sind nicht erforderlich:

- Abstellgleise oder Taschengleise (mit Bahnsteig) in Gesundbrunnen.

Brauchbar im Störfall sind

- Durchrutschwege für Gegeneinfahrten in Südkreuz.

Von den „**Weiteren Ansätzen zur Engpassauflösung**“ halten wir für sehr wichtig:

- Bypässe in Südkreuz – Südende, um kreuzungsfreie parallele Streckenwechsel zu ermöglichen
- Viergleisigkeit Südkreuz – Ludwigsfelde zur Trennung der durchfahrenden und haltenden Züge.
- Den Umbau des Bahnhofs Spandau (Bypässe an beiden Bahnhofsköpfen zum Herstellen der Symmetrie der Abzweige, zusätzlicher Mittelbahnsteig, Weichenverbindungen für den Richtungsbetrieb der 6 Bahnsteiggleise). Aber die Anbindung des neuen Bahnsteigs ist noch verbesserungswürdig (mehr Weichen, größere Gleisradien).

Sinnvoll sind außerdem:

- Gleisteilungen in Südkreuz zwecks kürzerer Zugfolge
- Viergleisigkeit Spandau Ost – Moabit mit weiterem Bahnsteig in Jungfernheide im Richtungsbetrieb
- Elektrifizierung des südlichen Innenrings.

Bei konsequenter Liniendurchbindung nicht unbedingt erforderlich, aber brauchbar im Störfall oder für Sonderfahrten sind

- weitere Weichenverbindungen in Südkreuz
- eine Abstellanlage in Südkreuz.

Vermisst wird eine Aussage zum hochbelasteten Abschnitt Wedding – Gesundbrunnen.

Die **Fahrplanmaßnahmen** und **kapazitätsorientierten Vorgaben** für künftige Betriebs- und Fahrplankonzepte wurden schon in der Gesamteinschätzung positiv hervorgehoben.

Sinnvoll ist auch die Vorgabe, Haltezeiten von mehr als 10 min nicht zuzulassen oder sie bei der Trassenanmeldung nachrangig gegenüber kürzeren Haltezeiten zu behandeln.

Die Nachrangigkeit der Nahverkehrshalte in Jungfernheide und Lichterfelde Ost im Konfliktfall lehnen wir ab. Die Verkehrsaufgaben des Nahverkehrs sind gleichrangig mit denen des Fernverkehrs zu behandeln. Wenn die weiter oben aufgezeigten Maßnahmen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten nicht ausreichen, ist der viergleisige Ausbau zu beschleunigen.

Falsch ist der Verweis auf die parallel verlaufende S-Bahn. Von Jungfernheide fährt keine S-Bahn nach Spandau, Wustermark und Nauen. Von Lichterfelde Ost fährt keine S-Bahn nach Ludwigsfelde und Jüterbog.

Die Forderung nach Funktionstrennung S-Bahn / Regionalverkehr ist prinzipiell berechtigt, dient aber hier wahrscheinlich als Verschleierung der Absicht „Keine Regionalbahnhalte im Stadtgebiet“. Eine solche Vorgabe verkennt und ignoriert die Verkehrsaufgaben im polyzentrischen Gebiet der künftigen 4-Millionen-Stadt, die auf den Regionalverkehrsgleisen zu erbringen sind, und die Notwendigkeit des zwischen RE und S-Bahn anzusiedelnden Produkts Regio-S-Bahn.

Schlussfolgerungen zum weiteren Vorgehen

Unterstützt wird der Vorschlag, ein **Fahrplan- und Konzeptgremium** unter Beteiligung der EVU einzurichten. Er entspricht der im BSBB-Konzept für die Stadtbahn formulierten Zielstellung, die verkehrlich sinnvollen Fahrlagen auf den Zulaufstrecken mit den konstruktiv möglichen Fahrlagen auf den zentralen Berliner Achsen besser zu koordinieren.

An vielen Stellen des PEK wird die zeitliche Ungewissheit der Maßnahmenumsetzung benannt, weil die **Finanzierungsgarantie** (noch) fehlt. Die Notwendigkeit, die aufgezeigten Infrastrukturinvestitionen auf diesem Bundesschienenweg so oder ähnlich vorzunehmen, dürfte mit der vorgelegten Analyse und den notwendigen – sogar über den PEK hinausgehenden – Angebotsausweitungen hinreichend erwiesen sein und mit den Zielen des Bundes übereinstimmen. Deshalb erwarten wir, dass der Bund recht bald die prinzipielle Zusage zur Finanzierung gibt und die Maßnahmen in seine Planwerke aufnimmt.

Von den Ländern Brandenburg und Berlin erwarten wir, dass sie die **Planungen für den Nahverkehr** mit der Maßgabe der Verdopplung der Kapazität dringend qualifizieren.

Von der DB Fernverkehr und den Güterverkehrsunternehmen erwarten wir, dass sie ihre Verkehrsangebote nicht nur nach engen betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten planen, sondern zu einer ganzheitlich optimalen Ausnutzung der Eisenbahninfrastruktur beitragen.