



Website: www.buendnis-schiene-bb.de
eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

04. März 2021

Stellungnahme zum Zielfahrplan Deutschlandtakt

(Dritter Gutachterentwurf vom 30. Juni 2020)

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat den Dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt geprüft und mit dem Zielkonzept des Bündnisses verglichen.

Nahverkehr

Der 3. Entwurf des Deutschlandtakt-Fahrplans beruht 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. Nur an wenigen Stellen (Potsdamer Stammbahn, südöstlicher Innenring, Südtangente Golm – BER) geht der Deutschlandtakt darüber hinaus. Die enthaltenen geringen Angebotsmehrun gen lösen jedoch nicht die Verkehrsprobleme, insbesondere im Pendlerverkehr zwischen Brandenburg und Berlin, und ermöglichen keine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 entsprechend dem Ziel der Bundespolitik. Insofern sind die angesetzten Zuganzahlen zu gering.

Es fehlt ein **Gesamtkonzept** zukunftsfester **Angebotsplanung** für die Länder Brandenburg und Berlin und ein Gesamtplan des erforderlichen **Infrastrukturausbaus** auf allen Radial-, Ring- und Verbindungsstrecken. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) hat versucht, mit seinem „Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035 – Ein Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg“ (aktueller Stand vom Januar 2021) die Grundlage für einen derartigen Zukunftsplan zu schaffen.

Das Angebotskonzept des BSBB im Nahverkehr beruht mit dem Ziel der **Kapazitäts- und Qualitätserhöhung** auf folgenden **Grundsätzen**:

- 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 / Dresdener Bahn, Gesundbrunnen – Nord-Süd-Achse – Anhalter Bahn, Lehrter Bahn – Stadtbahn.
- Unterscheiden zwischen Regional-Express (RE) und Regio-S-Bahn (RS). RE steuern weit entfernte Ziele im 30- oder 60-min-Takt an und bedienen auf den Außenästen nur ausgewählte Halte. RS erschließen die Vorortbereiche mit allen Halten im 15- oder 30-min-Takt.
- Abzweigende Nebenstrecken werden mit Flügelzügen umsteigefrei an Berlin angebunden.
- Alle Linien durch Berlin durchbinden, keine Linienendpunkte im stark belasteten Bereich, keine Leerfahrten.

- Falls ausnahmsweise (z. B. in Tagesrandlagen) Wenden am Bahnsteig notwendig ist, dann keine Triebfahrzeugumläufe.
- Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken, Schwächen) im Bereich der zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen.
- Mehr Tangentialverkehr zur Entlastung der zentralen Achsen.
- Keine Güterzug-Durchfahrten durch das Stadtgebiet, nur Quell- und Zielverkehr.
- Wiederaufbau der Nordbahn Hohen Neuendorf – Schönholz – Gesundbrunnen und der Kremmener Bahn Hennigsdorf – Schönholz, dadurch Entlastung des nördlichen Außenrings für den Güterverkehr.

Nicht sinnvoll ist der im 3. Entwurf dargestellte Laufweg der Linien N 71 (von Bad Belzig) und N 56 (von Beelitz Stadt) zwischen Michendorf und Zehlendorf. Das Einschwenken in Kohlhasenbrück auf die Potsdamer Stammbahn würde den wichtigen Umsteigepunkt Wannsee auslassen und aufwändige flächenzehrende Bauwerke zum niveaufreien Ein- und Ausfädeln erfordern. Im BSBB-Konzept sind die Linien von der Wetzlarer Bahn über Wannsee nach Zehlendorf und andere Linien von der Magdeburger Bahn ab Griebnitzsee direkt auf der Potsdamer Stammbahn über Kleinmachnow nach Zehlendorf vorgesehen.

Wir halten es für erforderlich, dass sich die Länder Brandenburg und Berlin im Grundsatz zum Linien-Zielnetz des BSBB mit seinen deutlich mehr Zugfahrten und den dafür erforderlichen Fahrplanvorgaben und Infrastrukturmaßnahmen bekennen und diese dem Bundesministerium für Verkehr angesichts der Forderung „Mehr Verkehr auf die Schiene“ vorlegen, damit sie bei einer weiteren Fortschreibung des Deutschlandtaktes zugrunde gelegt werden.

Fernverkehr

Eigenwirtschaftlicher Verkehr ist unter den heutigen **Rahmenbedingungen** in vielen Relationen des dargestellten Deutschlandtakt-Fahrplans erst mit der langjährigen Etablierung des Netzes und dem Anstieg der Reisendenzahlen zu erwarten. Für die Planungs- und Hochlaufphase ist deshalb entweder eine „Bestellung“ oder Einführung eines Konzessionsmodells durch den Bund oder eine Integration der Linien in die Ausschreibungsnetze der SPNV-Aufgabenträger erforderlich. Letzteres erfordert eine zusätzliche Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln durch den Bund und ein Bedien- und Linienkonzept des Landes, das eine effektive Kombination von RE- und FR-Verkehren gewährleistet. Dazu gehört die Integration der FR-Linien in den Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), um vor allem für die Langpendler von und nach Berlin zusätzliche Angebote bereitstellen zu können und die Auslastung der FR-Linien zu erhöhen.

Aus der Sicht des Ballungsraums Berlin-Brandenburg sind auch die im Deutschlandtakt geplanten Fernverkehrsverbindungen nicht in allen Fällen ausreichend und nicht immer zweckmäßig im Stadtgebiet Berlin verteilt.

Mit der neuen Produktkategorie FR verbinden wir die Erwartung, dass die heute noch unzureichend vorhandenen langlaufenden umsteigefreien Verbindungen (u. a. für Urlauber mit viel Gepäck oder Fahrrädern) mit Halt in der Regel in Mittelzentren hergestellt werden.

Aus Kapazitätsgründen müssen die Fernverkehrslinien im **Nord-Süd-System** tagsüber durchgebunden werden, und zwar möglichst entsprechend dem Strangkonzzept; es gibt auch keinen verkehrlichen Grund, sie in Berlin zu brechen. Rostock und Stralsund sollten abwechselnd mit Dresden und Leipzig verbunden werden, sodass sich jeweils zwei FR-Zweistundentakte zum Stundentakt überlagern. Das Abweichen vom Strangkonzzept alle zwei Stunden wird durch die herzustellenden Bypässe zwischen Südkreuz und Südende möglich.

Wegen der guten Nahverkehrsanbindung des **Flughafens BER** und der aus Klimaschutzgründen notwendigen Reduzierung des Flugverkehrs ist es nicht unbedingt erforderlich, den BER mit Fernverkehrszügen anzufahren. Die jetzige Lösung mit Fahrtrichtungswechsel und verlängerter Reisezeit ins Berliner Zentrum vermindert die Strecken- und Bahnhofskapazität und die Attraktivität der Verbindung und ist deshalb nicht akzeptabel.

Um den Begehrlichkeiten zur Direktanbindung des Flughafens entgegenzukommen, sind maximal zwei FR-Linien im Zweistundentakt denkbar, die allerdings nicht ins Strangkonzept passen: die im Deutschlandtakt vorgesehene FR-Linie Szczecin – Südkreuz – BER – Cottbus (mit Verlängerungsmöglichkeiten nach Polen an beiden Enden) und eine Linie Dresden – BER – Stadtbahn – Schwerin – Lübeck. Die Erreichbarkeit des Flughafens aus Leipzig kann mit FR-Halten in Ludwigsfelde und gutem Anschluss an den Nahverkehr hergestellt werden.

Im **Ost-West-System** wäre die Durchbindung aus Kapazitätsgründen ebenso erforderlich, ist jedoch betrieblich und fahrzeugseitig nur in Einzelfällen umsetzbar und aus verkehrlichen Gründen weniger notwendig. Die Abstell- und Behandlungsanlagen in Rummelsburg und Grunewald erlauben das zügige Bereitstellen und Räumen in den Anfangs- und Endbahnhöfen Ostbahnhof und Zoologischer Garten.

Die Stadtbahn (Charlottenburg – Ostkreuz) ist laut BSBB-Konzept mit 8 Zugpaaren Nahverkehr pro Stunde belegt. Die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn muss durch sehr kurze Blockteilung, besonders in den Ein- und Ausfahrbereichen der Bahnhöfe und in den langen Bahnsteiggleisen, und die Gleichzeitigkeit von Einfahrt und Ausfahrt an benachbarten Bahnsteiggleisen erheblich erhöht werden. Dies lässt sich am besten mit ETCS erreichen. Unter ETCS-Bedingungen lassen sich 15 Fahrplantrassen pro Stunde und Richtung konstruieren. Wenn eine davon frei bleibt, können noch 6 Zugpaare pro Stunde Fernverkehr eingeplant werden. Der Deutschlandtakt-Fahrplan sieht nur maximal 4 Fernzüge pro Stunde und Richtung vor, also können 2 weitere Fernzüge von der Lehrter Bahn die Stadtbahn benutzen; dies ist nicht nur für die Fahrgäste und die Erreichbarkeit der Abstell- und Behandlungsanlage Rummelsburg vorteilhaft, sondern auch zur weitgehenden Einhaltung des Strangkonzepts in Spandau notwendig. Nur eins der im Deutschlandtakt-Fahrplan vorgesehenen Fernzugpaare von der Lehrter Bahn ist auf der Stadtbahn nicht unterzubringen und muss in die Nord-Süd-Verbindung geleitet werden.

Jeweils zwei Zweistundentakt-Trassen des Fernverkehrs müssen zu Stundentakten harmonisiert werden, damit die exakten Nahverkehrstakte von 15, 30 und 60 Minuten eingehalten werden können.

Im Einzelnen halten wir im **Fernverkehr** folgende Verbesserungen des Deutschlandtakt-Fahrplans für erforderlich, geordnet **nach Korridoren** im Uhrzeigersinn:

Nordbahn (Rostock – Berlin)

Auf dem direkten Weg Hohen Neuendorf – Schönholz – Gesundbrunnen.

FR 7 (von Rostock) zum Stundentakt verdichten, im Wechsel weiter nach Dresden und Leipzig.

Halt auch in Fürstenberg (Havel).

Stettiner Bahn (Stralsund – Berlin und Szczecin – Berlin)

FR 3 (von Stralsund) zum Stundentakt verdichten, im Wechsel weiter nach Dresden und Leipzig.

FR 1 (ab Szczecin) entlang der polnischen Ostseeküste verlängern (Gdynia, Kołobrzeg, Świnoujście).

Frankfurter Bahn (Berlin – Frankfurt (Oder))

Der FV 28b sollte im Zweistundentakt ohne Lücken bis Rzepin geführt werden und dann weiter im Wechsel nach Poznań – Gdańsk und Wrocław – Kraków.

Görlitzer Bahn (Berlin – Cottbus – Görlitz)

Sobald es die Elektrifizierung erlaubt, FR 1 ab Cottbus verlängern mindestens bis Görlitz / Węglińiec (über die auszubauende und zu elektrifizierende Nord-Ost-Kurve bei Horka, abwechselnd oder geflügelt) mit Halt in Spremberg und Weißwasser und weiter nach Zittau – Liberec und Wrocław.

Leipzig – Cottbus – Guben

Eine zusätzliche zweistündliche FR-Linie Leipzig – Cottbus – Guben – Czerwieńsk – Zbąszynek – Poznań über den zu reaktivierenden und zu elektrifizierenden Grenzübergang Guben – Gubin.

Dresdener Bahn (Berlin – Dresden)

FR 7 (nach Dresden) zum Stundentakt verdichten, im Wechsel von Rostock und Stralsund. Von der Nord-Süd-Verbindung direkt Richtung Dresden, ohne Stichfahrt zum BER. Halt auch in Blankenfelde und Luckau-Uckro.

Weitere FR-Linie im Zweistundentakt (Lübeck – Schwerin –) Stadtbahn – BER – Dresden, damit Dresden alle 2 Stunden eine direkte BER-Anbindung bekommt.

Anhalter Bahn (Berlin – Halle / Leipzig)

FR 3 (nach Leipzig) zum Stundentakt verdichten, im Wechsel von Rostock und Stralsund. Halte auch stets in Ludwigsfelde, Jüterbog und Lu Wittenberg.

Wetzlarer Bahn (Dessau – Berlin)

FR 11 (Leipzig – Dessau – Potsdam – Stadtbahn – Ostbahnhof) wird unterstützt.

Magdeburger Bahn (Magdeburg – Berlin)

FR 8 streichen. Stattdessen sieht das BSBB-Konzept den 30-Minuten-Takt des RE 1 vor.

Lehrter Bahn (Hannover – Stendal – Berlin)

Stendal soll stündlich Fernverkehrshalte in beide Richtungen haben, zweckmäßigerweise nicht nur über Braunschweig nach Süden, sondern auch wie heute über Hannover nach Westen. Also sollte zweckmäßigerweise auch die Linie FV 92 (nach Köln) über Stendal geführt werden.

Nur eine der geplanten Fernverkehrslinien muss in die Nord-Süd-Verbindung nach Südkreuz geleitet werden, die anderen sollen nach Kapazitätserhöhung der Stadtbahn über diese den Ostbahnhof und Rummelsburg anfahren.

Alle Fernzüge müssen in Berlin Zoologischer Garten halten, wie im Deutschlandtakt-Fahrplan vorgesehen.

Hamburger Bahn (Hamburg – Wittenberge – Berlin)

Eine zusätzliche zweistündliche FR-Linie Lübeck – (neue West-Süd-Kurve bei Bad Kleinen) – Schwerin – Berlin mit Halt in Ludwigslust, Wittenberge und Neustadt (Dosse). Diese war im 2. Entwurf des Deutschlandtakt-Fahrplans noch enthalten und ist notwendig. Als Laufweg der FR-Linie in Berlin würde sich Stadtbahn – BER – Dresden anbieten. Der Nachteil des Strangwechsels in Spandau sollte mit den beiden (auch von DB Netz geplanten) Bypässen zu verkraften sein.