

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

E-Mail: post@buendnis-schiene-bb.de

Website: <https://buendnis-schiene-bb.de>

Per E-Mail

Frau Senatorin Regine Günther
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Herrn Minister Guido Beermann
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Frau Susanne Henckel
Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

nachrichtlich

Herrn Alexander Kaczmarek
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin

Herrn Ole Grassow
Leiter für Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG

Herrn MDir Hugo Gratza
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Abteilung Eisenbahnen

Verkehrspolitische Sprecher der Parteien, die das BSBB unterstützen, in Berlin und Brandenburg

Erwiderung auf das VBB-Schreiben vom 10. Februar 2021 zur Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG vom 01.10.2020 zur Vorentwurfsplanung "i2030" Berlin-Spandau – Nauen

Sehr geehrte Frau Senatorin Günther,
sehr geehrter Herr Minister Guido Beermann,
sehr geehrte Frau Henckel,

in unserer Stellungnahme vom 08.12.2020 zur Aufgabenbeschreibung für die Vorentwurfsplanung Spandau – Nauen hatten wir unter anderem unsere Bereitschaft zu einer Fachdiskussion erklärt. Stattdessen erhielten wir am 10.02.2021 vom VBB eine mit Ihnen abgestimmte Antwort (siehe Anlage), die uns nicht überzeugen konnte.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen ist die Frage, was unter dem "geplanten Betriebsprogramm" zu verstehen ist. Der VBB meint damit offenbar das im "Netz Elbe-Spree" für 2025 vergebene Verkehrsangebot. Die geplanten Verkehrsleistungen werden jedoch nicht ausreichen, um die Pendlerverkehre qualitätsgerecht auf der Schiene abzuwickeln und die Fahrgastzahlen im SPNV bis 2030 zu verdoppeln.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen notwendig, welche deutlich über das vergebene Verkehrsangebot hinausgehen. Dazu gehört nach unseren Analysen die konsequente Einfüh-

rung von glatten 15-min-Takten auf Hauptradialen ¹, 30-min-Takte auf Tangentialverbindungen und 10-min-Takte auf allen Außenästen der S-Bahn. Merkbarkeit und Verlässlichkeit des Angebotes sind die entscheidenden Attribute bei der Verkehrsmittelwahl wahlfreier Kunden. Auch wenn dies zum Teil erst im nächsten Vergabezeitraum umgesetzt werden kann, sollte die Grundstruktur eines entsprechenden Linienkonzepts bereits heute erarbeitet, die abgeschlossenen Verkehrsverträge nachverhandelt und aufgestockt sowie vor allem die Infrastruktur mit entsprechender Kapazität geplant werden.

Voraussetzung für ein neues Taktschema ist eine möglichst flexible Gestaltung der Infrastruktur durch niveaufreie Ein- und Ausfädelungen der Strecken und Verbindungskurven. Beim Betriebskonzept sind Gleiswechsel und "Schattentrassen" (nicht auf voller Länge belegte Trassen) möglichst zu vermeiden.

Aus den bisher errichteten Gleisanlagen im Knoten Berlin ergeben sich folgende Stränge, von denen zwei durch den Raum Spandau verlaufen ²:

- Lehrter Stammstrecke – Spandau – Stadtbahn – Ostkreuz
- Hamburger Bahn – Spandau – Jungfernheide – Nord-Süd-Tunnel (Außengleise) – Dresdener Bahn / Potsdamer Stammbahn
- Nordbahn / Heidekrautbahn / Stettiner Bahn / Kremmener Bahn – Gesundbrunnen – Nord-Süd-Tunnel (Innengleise) – Anhalter Bahn.

Für maximale Freiheitsgrade bei der Fahrplangestaltung und minimale Abhängigkeiten sollten alle zukünftigen Linienkonzepte weitgehend diesen Strängen folgen. Das ist die Voraussetzung für 15-min-Takte und die Durchbindung aller Angebote durch das Berliner Zentrum und den Nord-Süd-Tunnel, langfristig also auch für die Durchbindung der Potsdamer Stammbahn und der Heidekrautbahn.

Auf der Hamburger Bahn zwischen Nauen und Berlin sehen wir Bedarf für eine glatte 15-min-Vertaktung, auf der Lehrter Bahn zwischen Wustermark und Spandau und der Verbindung Golm – Spandau für glatte 30-min-Takte, zwischen Elstal und Spandau auf einen ebenso glatten 15-min-Takt überlagert. Zur Erzielung guter Betriebsstabilität bei diesem dichten Zugprogramm – zu berücksichtigen sind auch Güterzüge z.B. von/nach HuL/Westhafen – ist die Zweigleisigkeit der Lehrter Bahn von Staaken nach Spandau wiederherzustellen.

Genau wie in der Nord-Süd-Verbindung ist die Berührung und Verknüpfung der zwei Stränge in Spandau im Richtungsbetrieb, vor allem für den Nahverkehr, herzustellen. Damit wird einerseits bahnsteiggleiches Umsteigen für die häufigsten Umsteigeverbindungen und andererseits im Ausnahme- oder Störungsfall der problemlose Gleiswechsel zwischen den Strängen ermöglicht.

Außerdem ist sowohl auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung als auch im Raum Spandau eine Mindestzugfolgezeit von etwa 1,5 min zu erreichen, damit Fahrplantrassen im Abstand von 2 bis 3 min ermöglicht werden. Dafür sind sehr kurze Blockabschnitte bis herab zu 30 m erforderlich, vor allem in den Einfahr- und Ausfahrbereichen und an den Bahnsteigen. Diese lassen sich mit ETCS ohne ortsfeste Signale beherrschen, wie Planungen in den Knoten Stuttgart und Wien zeigen. Auch die Länder Berlin und Brandenburg sollten hinsichtlich der Infrastruktur und der Fahrzeuge rechtzeitig auf diesen unausweichlichen Trend einschwenken.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anregungen in den weiteren Planungen berücksichtigen, und stehen Ihnen weiterhin gerne zu Gesprächen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Das Koordinierungsteam
des *Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg*

¹ Gemäß Verkehrsangebot "Netz Elbe-Spree2025" fährt ein fünfter Zug, der langlaufende RE, zwischendurch.

² Vgl. das "Strangkonzert" in unserem Zielkonzept, Seite 10.

https://buendnis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2021/03/210228_Zielkonzept-BSBB_Langf-m-Anh-1-bis-5.pdf

Von: i2030 <i2030@vbb.de>
Gesendet: Mittwoch, 10. Februar 2021 12:48
An: post@buendnis-schiene-bb.de
Betreff: Rückmeldung zu "Stellungnahme zur Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG vom 01.10.2020 zur Vorentwurfsplanung"
Anlagen: 201208_Anschreiben-zur-Stgn_VEP Spandau-Nauen_m-Anlage.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zur Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG vom 01.10.2020 zur Vorentwurfsplanung i2030 Berlin-Spandau – Nauen. Wir haben uns dazu mit den von Ihnen gleichlautend angeschriebenen Häusern abgestimmt und können Ihnen die nachfolgende Rückmeldung zu Ihren Anregungen geben.

Die von Ihnen als „Strangkonzzept (nördlicher Berliner Innenring – Nauen und Stadtbahn – Wustermark)“ bezeichnete Durchbindung der durchgehenden Hauptgleise entspricht den Bedürfnissen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) mit den Hauptrelationen Halle/ Leipzig – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Hamburg sowie Berliner Stadtbahn – Hannover. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) existieren sowohl vom Nord-Süd-Tunnel als auch von der Stadtbahn aus Liniendurchbindungen Richtung Nauen bzw. Wustermark bzw. sind in Planung. Somit ist für zwei dieser vier Relationen immer ein Wechsel der durchgehenden Hauptgleise erforderlich. Die gewählte Durchbindung der durchgehenden Hauptgleise ist somit nicht zum Nachteil des SPNV.

Die Gleise 7/8 sind primär für den SPNV vorgesehen. Deren Einbindung über jeweils einen eingleisigen Abschnitt ist diskutiert worden, jedoch den räumlichen Zwängen (Bebauung und EÜ Klosterstr.) geschuldet. Das geplante Betriebsprogramm ist auch in dieser Konstellation gut fahrbar.

Korrespondenzhalte im Bahnhof Berlin-Spandau sind hingegen aufgrund der hohen Taktfolge der Linien auf den betroffenen Strecken nicht als Fixpunkt einzuplanen und auch kein planerisches Ziel der Länder. Alle Linien im Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr führen weiter in die Berliner Innenstadt, sodass die Reisenden entweder einen bestimmten Zug zur Erreichung ihres Ziels verwenden können oder das Ziel je nach Einbindung der Linie durch unterschiedliche Umsteigevorgänge erreicht werden kann. Die planerischen Ziele der Länder beziehen sich vielmehr auf die durch die jeweiligen Linien bedienten Taktknoten im Land Brandenburg (z.B. Rathenow, Wittenberge), wo gute Systemanschlüsse in alle Richtungen bestehen. Diese sollen nicht durch zusätzliche Zwänge im Großknoten Berlin gefährdet werden.

Die vorgesehene Anordnung der vier Gleise ist das Resultat eines umfangreichen sachgerechten Abwägungsprozesses unter Berücksichtigung fahrplanseitiger, infrastruktureller und raumplanerischer Aspekte. Der SPFV benötigt zwingend die durchgehenden Hauptgleise Nord-Süd-Tunnel – Spandau – Hamburg, um im Bahnhof Berlin-Spandau sofort auf die Streckengeschwindigkeit 230 km/h beschleunigen zu können. Nur so sind die attraktiven Zielvorgaben des Deutschlandtaktes zwischen Berlin und Hamburg einzuhalten. Die entsprechenden Gleise sind ab Ruhleben die außenliegenden. Diese wurden planerisch in Richtung Nauen weiterentwickelt. Die von Ihnen angesprochenen Aspekte wie z.B. die Weiternutzung der bestehenden Bahnsteiganlagen wurden in die intensive Abwägung einbezogen. Der Neubau der Bahnsteige in veränderter Lage ist jedoch deutlich preisgünstiger als ein niveaufreier Seitenwechsel der vier Gleise auf freier Strecke. Zudem können mit dieser Lösung die Anbindungen zum Busverkehr usw. in unvermindert hoher Qualität erhalten bleiben.

Für den SPNV ergeben sich daraus wichtige Vorteile wie etwa das von Ihnen bereits angesprochene restriktionsfreie Wenden in Mittellage.

Die geplanten Ausbauten im Bereich Nennhauser Damm stellen aus unserer Sicht keinen Rückschritt dar. Genau wie heute werden zwischen Nennhauser Damm und Bahnhof Berlin-Spandau drei Gleise für den SPNV nutzbar sein: Die beiden durch Überleitverbindungen erreichbaren Schnellfahr Gleise sowie ein Gleis durch den Güterbahnhof Spandau mit Anbindung an die neuen Bahnsteiggleise 7/8.

Wir hoffen, Ihnen mit den vorstehenden Ausführungen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
Susanne Henckel

i2030 – Mehr Schiene für Berlin & Brandenburg

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
in Kooperation mit den Ländern Berlin & Brandenburg und der DB Netze AG

Stralauer Platz 29
10243 Berlin

i2030@vbb.de

Mehr Infos unter:
www.i2030.de

Handelsregister HRB 54603
Amtsgericht Charlottenburg
Geschäftsführerin: Susanne Henckel
Aufsichtsratsvorsitz Rainer Genilke – Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

E-Mail: post@buendnis-schiene-bb.de

Website: <https://buendnis-schiene-bb.de>

Per E-Mail

Frau Senatorin Regine Günther
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Minister Guido Beermann
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Frau Susanne Henckel
Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

Herrn Alexander Kaczmarek
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin

Herr Ole Grassow
Leiter für Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG

nachrichtlich

Herrn Hartmut Freystein
Leiter des Eisenbahn-Bundesamtes Außenstelle Berlin

Herrn MDir Hugo Gratz
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Abteilung Eisenbahnen

ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

Stellungnahme zur Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG vom 01.10.2020 zur Vorentwurfsplanung i2030 Berlin-Spandau – Nauen

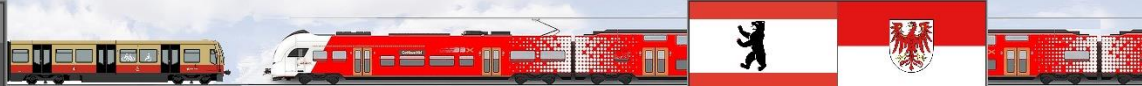
Sehr geehrte Frau Senatorin Günther,
sehr geehrte Frau Henckel,
sehr geehrte Herren,

nach gründlicher Auswertung der o.g. Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG zur Vorentwurfsplanung Spandau – Nauen erlauben wir uns, anhängende Stellungnahme dazu abzugeben. Wir bitten Sie, diese in Ihre weiteren Planungen einzubeziehen und an beteiligte Gliederungen, z.B. bei der Deutschen Bahn AG an DB Fernverkehr, DB Regio Berlin Brandenburg und DB Cargo, weiterzugeben.

Gerne sind wir zu einer Fachdiskussion bereit.

Mit freundlichen Grüßen

Das Koordinierungsteam
des *Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg*



08.12.2020

Stellungnahme zur Aufgabenstellung für die VEP Spandau – Nauen

(Aufgabenbeschreibung der DB Netz AG vom 01.10.2020 zur
Vorentwurfsplanung i2030 Berlin-Spandau – Nauen)

Die DB Netz AG hat im Rahmen des Programms "i2030" am 01.10.2020 eine Aufgabenbeschreibung für die Leistungsphase 2 (Vorentwurfsplanung) des Ausbaus der Strecke Berlin-Spandau – Nauen vorgelegt.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg begrüßt die darin vorgegebene Kombination aus der S-Bahn-Verlängerung bis Finkenkrug oder Falkensee und dem viergleisigen Ausbau der Fern- und Regionalverkehrsstrecke, sowie die Entflechtungs- und Erweiterungsmaßnahmen im Bahnhof Spandau und am Falkenhagener Kreuz.

Recht gut gelöst sind die Bahnhofsköpfe Spandau: Bypass-Überführungsgleis stadtauswärts am Ostkopf, Bypass-Unterführungsgleis stadteinwärts am Westkopf. Mit wenigen Weichenverbindungen an beiden Bahnhofsköpfen wird unter Einbeziehung eines neuen, südlich gelegenen Bahnsteigs der Richtungsbetrieb auf je drei Gleisen ermöglicht.

Kritisch anzumerken sind jedoch folgende Punkte:

Das Strangkonzept (nördlicher Berliner Innenring – Nauen und Stadtbahn – Wustermark) erfordert im Nahverkehr in Spandau Korrespondenzhalte oder zumindest bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen beiden Strängen an den äußeren Bahnsteigen 3/4 und 7/8. Dies hat große Bedeutung, weil an der ungünstigen Anordnung der Bahnsteigzugänge mit den langen Umsteigewegen zwischen den Bahnsteigen offenbar keine Änderungen vorgesehen sind. Stadtauswärts ist das auf dem vorgelegten Spurplan möglich, stadteinwärts jedoch nicht. An beiden Bahnhofsköpfen sind eingleisige Abschnitte nach und von den Gleisen 7/8 vorgesehen, so dass sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt nur nacheinander möglich wären. Wir halten es für erforderlich, den Spurplan so zu erweitern, dass zumindest die gleichzeitige Einfahrt von Nauen und Wustermark zulässig ist, und möglichst auch die gleichzeitige Ausfahrt nach Jungfernheide und zur Stadtbahn.

Die vorrangige Nutzungszuweisung der Bahnsteige 3/4 und 7/8 für den Nahverkehr hat die vorrangige Nutzung des innenliegenden Bahnsteigs 5/6 durch den Fernverkehr zur Folge. Für den Fernverkehr ist bahnsteiggleiches Umsteigen in Spandau von untergeordneter Bedeutung.

Warum die Nahverkehrsgleise auf der Strecke Spandau – Nauen innen und die Fernverkehrsgleise außen liegen sollen, wird nicht begründet. Zu vermuten ist, dass so die Nahverkehrszüge in Nauen und bei Bedarf in Falkensee ohne Behinderung mit dem Fernverkehr wenden können, und dass weniger Bahnsteigzugänge und Bahnsteigfläche erforderlich sind. Dem steht aber gegenüber, dass sich die Fahrwege der Nahverkehrs- und Fernzüge

zwischen Spandau und Falkensee kreuzen, dass in Brieselang mehr Behinderungen mit dem Güterverkehr zu erwarten sind, und dass bei außen liegenden Nahverkehrsgleisen die Bahnsteige in Falkensee und Brieselang wahrscheinlich weitergenutzt werden könnten. Die Abwägung der Vor- und Nachteile der gewählten Streckengleisanordnung sollte überprüft und dargestellt werden. Falls es bei der Vorgabe der innen liegenden Nahverkehrsgleise bleibt, wären zwischen Spandau und Falkensee ausreichend flexibel nutzbare Weichenverbindungen vorzusehen.

Im Bereich Nennhauser Damm stellt die Spurplanskizze auf Seite 48 einen deutlichen Rückschritt gegenüber dem Istzustand (Seiten 14 und 15) dar. Hiernach soll der Nahverkehr zwischen Nennhauser Damm und Spandau Bahnsteig 7/8 künftig eingleisig betrieben werden. Das widerspricht allen Zielen des Verkehrsangebots und der Betriebsqualität. Der Nahverkehr im Strang Stadtbahn – Wustermark wird in der Regel behinderungsfrei Gleis 2 benutzen, in der Gegenrichtung Gleis 7. Die Weichen müssen so angeordnet werden, dass gleichzeitig der Nahverkehr Jungfernheide – Nauen behinderungsfrei über Gleis 1 und Nauen – Jungfernheide über Gleis 8 fahren kann.

Nicht dargelegt wird der Grund, warum parallel zu dieser Aufgabenstellung eine Machbarkeitsstudie für eine S-Bahn-Tunnellösung in Spandau ausgeschrieben wird, ob damit möglicherweise der neue südliche Bahnsteig ersetzt und der Bahnhof Spandau ganz anders umgebaut werden soll. Das Warten auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und die Entscheidung darüber darf nicht dazu führen, dass die Planung für die oberirdische Lösung verzögert wird.