

15.02.2021

Anhang 2.8 des Zielkonzepts 2025/2030/2035

## **Anforderungsmerkmale Korridor Görlitzer Bahn**

Berlin-Grünau – Cottbus – Görlitz

mit Abzweigung Horka – Wegliniec und Weiterführung Görlitz – Zittau – Liberec

DB Netz plant auf der Grundlage des Investitionsgesetzes Kohleregion (InvKG) bis 2038 Eisenbahn-Infrastrukturmaßnahmen für den Güter- und Personenverkehr.

Zentrale Bedeutung für den Eisenbahnverkehr in der Lausitz hat die Görlitzer Bahn. Nachstehend werden die von DB Netz geplanten Maßnahmen bewertet und die Anforderungen des BSBB-Zielkonzepts beschrieben, zunächst übergreifend die Zielgeschwindigkeit der gesamten Strecke und das Problem der Bahnübergänge, dann die einzelnen Streckenabschnitte und Bahnhöfe entsprechend dem Streckenverlauf.

### **Streckengeschwindigkeit**

Die Strecke verläuft auf längeren Abschnitten geradlinig oder mit großen Kurvenradien, so dass aus Sicht der Trassierung eine Geschwindigkeit von 160 km/h weitgehend überall und von 200 km/h auf mehr als der Hälfte mit vertretbarem Aufwand erreicht werden könnten. Die Leit- und Sicherungstechnik für 200 km/h wäre kein Problem, da früher oder später ohnehin ETCS installiert werden müsste. Auch der höhere Kapazitätsverbrauch wegen der Geschwindigkeitsunterschiede dürfte zu verkraften sein. DB Netz hat sich noch nicht festgelegt, untersucht aber als Option den Ausbau auf 200 km/h.

Gegen den Ausbau auf 200 km/h – generell oder auch auf Teilstrecken – spricht:

Alle Bahnübergänge müssten beseitigt, also durch Eisenbahnüberführungen oder Straßenüberführungen ersetzt oder geschlossen werden. Dies würde einen hohen Aufwand für Planung und Verhandlungen mit den Kommunen erfordern und viel Zeit in Anspruch nehmen und wäre kostenintensiv. Im Fernverkehr müssten für 200 km/h taugliche Fahrzeuge, die für den Verkehr nach Polen und Tschechien auch unter 3 kV Gleichstrom fahren können, eingesetzt werden.

Für den geplanten 2-Stunden-Takt des Fernverkehrs und die wegen der Halteabstände recht geringe erreichbare Fahrzeitverkürzung ist dieser Aufwand nicht gerechtfertigt.

### **Bahnübergänge**

Mit den zahlreichen Bahnübergängen sind jedoch andere Probleme verbunden: Die künftig hohe Streckenbelegung führt zu langen Schrankenschließzeiten. Damit wird zum Teil die Verbindung zwischen Stadt- und Ortsteilen beeinträchtigt, Rettungsdienste werden behindert, Zubringer-Linienbusse stehen im Stau, Fahrgäste müssen auf ihrem Weg zum Bahnsteig oder im Bus warten und erreichen ihren Zug nicht. Einzelheiten enthält das Innoverse-Gutachten vom April 2019 zu Bahnübergängen im Land Brandenburg. Gebraucht wird ein Programm zur schrittweisen Beseitigung der Bahnübergänge, differenziert nach Dringlichkeit.

## **Berlin-Grünau**

Das DB-Netz-Projekt beinhaltet für die Ferngleise nur die Beseitigung von Fahrstraßenausschlüssen, um die Gleisanlagen flexibler nutzen zu können.

Nach dem BSBB-Zielkonzept soll Grünau aber bis 2035 zum Verkehrsknotenpunkt mit Regionalbahnsteigen entwickelt werden. Von Ostkreuz – Schöneweide laufen 4 Zugpaare/h auf Grünau zu, über Eichgestell 10 Zugpaare/h (RE und Regio-S-Bahn von der Stadtbahn, von der Nahverkehrstangente Ost und von Köpenick). Richtung BER Terminal 1-2 sollen 6 Zugpaare/h, Richtung Königs Wusterhausen 4 Zugpaare/h verkehren. An zwei Mittelbahnsteigen sollen Korrespondenzhalte mit bahnsteiggleichem Umsteigen sowie behinderungsfreie Ein- und Ausfahrten möglich sein. Als Verknüpfungspunkt zur S-Bahn, zur Straßenbahn und zum Bus sind dorthin kurze Umsteigewege erforderlich.

Da unmittelbar neben den S-Bahnsteigen der Platz für zwei Mittelbahnsteige nicht ausreicht, müssen diese südlich versetzt oder nördlich der Eisenbahnüberführung Richterstraße angeordnet werden, oder einer in Parallellage und einer versetzt. Die Güterzüge sollen auf eigenen Gleisen an den Bahnsteigen vorbeifahren können. Die von Norden her endenden Züge benötigen mindestens ein Wendegleis, möglichst zwei. Die beste Lösung ist zu ermitteln.

Für die S-Bahn sieht DB Netz die Beseitigung von Fahrstraßenausschlüssen und neue Weichenverbindungen vor, um die Flexibilität und die Zuführung vom Bahnbetriebswerk zu verbessern.

## **Berlin-Bohnsdorf**

Die eingleisigen Verbindungskurven zum BER Terminal 1-2, die in Grünau bzw. Bohnsdorf Nord und in Bohnsdorf Süd abzweigen und in Bohnsdorf West zur zweigleisigen Strecke zusammengeführt werden, betrachtet DB Netz offenbar nicht.

Nach dem BSBB-Konzept kommen zu den 6 Zugpaaren/h Grünau – BER Terminal 1-2 und 4 Zugpaaren/h Grünau – Königs Wusterhausen noch 2 Zugpaare/h BER Terminal 1-2 – Königs Wusterhausen hinzu, außerdem Fernverkehr im 2-h-Takt und Güterverkehr. Das erfordert den zweigleisigen Ausbau beider Verbindungskurven und ihre niveaufreie Ein- und Ausfädelung im Südkopf von Grünau und an den Abzweigstellen Bohnsdorf West und Bohnsdorf Süd.

## **Berlin-Grünau – Königs Wusterhausen**

DB Netz plant die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, aber offenbar keine Beseitigung der Bahnübergänge und keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen.

Die erhöhten Zuganzahlen sind nur mit kürzeren Blockabschnitten zu bewältigen.

Für die S-Bahn plant DB Netz den zweigleisigen Ausbau Zeuthen – Königs Wusterhausen. Dieser ist für einen stabilen 10-min-Takt notwendig.

Zwischen Bohnsdorf Süd und Königs Wusterhausen befinden sich 5 Bahnübergänge (zwei in Eichwalde, einer in Zeuthen und zwei in Wildau). Beim 10-min-Takt S-Bahn, 6 Zugpaaren/h Regionalverkehr sowie Güter- und Fernverkehr ist die Beseitigung dieser Bahnübergänge, die über vier Gleise führen, erforderlich, sonst gäbe es zu lange Schrankenschließzeiten. In Zeuthen führt einer der Zugänge zum S-Bahnsteig sogar in einen Bahnübergang hinein.

## **Königs Wusterhausen**

Das i2030-Konzept sieht die Entflechtung S-Bahn / Fernbahn und zweigleisige Durchbindung der Fernbahn in Königs Wusterhausen vor. Zugrunde gelegt wurden der 10-min-Takt der S-Bahn, 4 Linien Regionalverkehr von Norden, von denen 3 Linien nach Süden weiterführen und eine aus Richtung Beeskow endende Linie, jeweils im Stundentakt.

Das BSBB-Konzept sagt für 2030 aus: Für die unabhängige Führung der S-Bahn sind ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk der S-Bahn über die beiden Fernbahngleise nördlich des Nottekanals, 2 Bahnsteiggleise für die S-Bahn und auf der Ostseite mindestens 3 Bahnsteiggleise, davon 2 mit 400 m Länge, für den Regional- und Fernverkehr sinnvoll. Richtung Lübbenau sind zwei 30-min-Takte vorgesehen, eins der von Norden zulaufenden 6 Zugpaare/h soll geflügelt werden Richtung Beeskow und Mittenwalde auf der zu reaktivierenden Strecke dorthin. Ein Zugpaar soll in Königs Wusterhausen enden und benötigt ein mittiges Wendegleis.

### **Königs Wusterhausen – Lübbenau**

Hierzu sind keine Planungen von DB Netz bekannt.

Das BSBB hält einen 30-min-Takt mit Halten in Brand und Lübben und einen 30-min-Takt mit allen Halten für notwendig. Diese Belegung, dazu Güter- und Fernverkehr, erfordert kürzere Blockabschnitte.

Die jetzige Streckengeschwindigkeit 160 km/h kann beibehalten werden.

Auf dieser Teilstrecke befinden sich 30 Bahnübergänge (BÜ). Großer Handlungsbedarf besteht bei den 6 BÜ in Lübben und bei 2 BÜ in Lübbenau. Diese verbinden Stadtteile, Umfahrmöglichkeiten sind nicht vorhanden; bei geschlossener Schranke werden Rettungsdienste behindert. Handlungsbedarf besteht auch für 5 weitere BÜ in Bestensee, Groß Köris, Halbe, Schönwalde und Lubolz; diese stellen den Zugang zum Bahnsteig her und zum Teil die Anfahrt für Zubringerbusse.

### **Lübbenau**

Die DB-Netz-Planung enthält die Elektrifizierung vorhandener Abstellgleise und weitere Weichen zu ihrer Anbindung an die Streckengleise im Nordkopf sowie zusätzliche Rangierfahrstraßen. Die Abstellgleise sollen Nahverkehrszüge für den vorgesehenen Mehrverkehr aufnehmen.

Das BSBB-Konzept sieht vor, dass eine RB-Linie im Stundentakt in Lübbenau nach Cottbus und Senftenberg geflügelt wird. Dazu sind an zwei Bahnsteiggleisen Beifahreranlagen (Zugdeckungssignale) und weitere Weichen am Südkopf erforderlich.

### **Lübbenau – Cottbus**

Der vom Land Brandenburg beauftragte durchgehend zweigleisige Ausbau befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Dazu gehören auch 3 Stationen, die barrierefreie Zugänge erhalten müssen, 12 Bahnübergänge, die erweitert oder angepasst werden sollen, und die Anpassung von 6 Eisenbahnüberführungen.

Das BSBB-Konzept sieht einen 30-min-Takt mit Halt in Vetschau und einen 30-min-Takt mit allen Halten vor. Dafür sowie für den Güter- und Fernverkehr sind kürzere Blockabschnitte erforderlich.

Die jetzige Streckengeschwindigkeit 160 km/h ist ausreichend.

4 Bahnübergänge in Raddusch, Vetschau, Kunersdorf und Kolkwitz fungieren auch als Bahnsteigzugänge, 1 BÜ in Cottbus wird vom Stadtbus benutzt. Diese könnten mit dem zweigleisigen Ausbau zum Problem werden; ihre Beseitigung sollte angegangen werden.

Zu berücksichtigen ist ein Übergabebahnhof Cottbus Nordwest (oder Cottbus-Ströbitz) zwischen Kolkwitz und Cottbus-Ströbitz auf dem Bahngelände des ehemaligen „Berliner Vorbahnhofs“, über den der geplante Technologie- und Industriepark (TIP) Cottbus mit einem Anschlussgleis gut angebunden werden könnte.

### **Cottbus**

DB Netz sieht die Geschwindigkeitserhöhung im Ausfahrbereich vom Güterzuggleis, das auch vom Personenverkehr genutzt wird, Richtung Lübbenau auf 80 km/h vor. Außerdem soll ein 740 m langes Güterzuggleis hergestellt werden.

Das BSBB-Konzept beinhaltet im Einklang mit der geplanten Elektrifizierung der anschließenden Strecken die Durchbindung von zwei Linien nach Forst und einer Linie nach Görlitz, jeweils im Stundentakt. Um die Züge dieser Linien erforderlichenfalls in Cottbus verstärken zu können, sind Beifahreranlagen (Zugdeckungssignale) erforderlich; das Schwächen in der Gegenrichtung funktioniert ohne zusätzliche Infrastruktur. Ansonsten kann der Personenverkehrsteil des Bahnhofs Cottbus als fertig ausgebaut angesehen werden.

### **Cottbus – Görlitz**

Ziel von DB Netz ist zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf mindestens 160 km/h, optional 200 km/h und Erhöhung der Streckenkapazität. Damit soll durchgehender Fernverkehr Berlin – Görlitz / südliches Polen, mehr und schnellerer Regionalverkehr und weiterer Güterverkehr ermöglicht werden. Diesem Ziel schließt sich das BSBB an. Außerdem müssen Bahnübergänge, die wegen der erhöhten Streckenbelegung zum Problem werden könnten, beseitigt werden.

Geprüft werden sollte, einige kapazitätserhöhende und fahrzeitverkürzende Ausbaumaßnahmen zeitlich vorzuziehen: zweigleisige Begegnungsabschnitte, insbesondere Spremberg – Graustein (4 km), längere Überholungsgleise und gesicherte Zugänge zu den zweiten Bahnsteigen in Spremberg und Weißwasser.

Unterschiede gibt es in den Vorstellungen zum Angebotskonzept. DB Netz sieht einen RE Cottbus – Görlitz im Zweistundentakt, eine RB Cottbus – Görlitz im Stundentakt und nur 3 Fernzugpaare pro Tag nach Wroclaw mit dem Umweg über Görlitz vor. Im BSBB-Konzept ist nur ein Regionalzugpaar im Stundentakt, durchgebunden von Berlin nach Görlitz, aber ein Fernzugpaar im Zweistundentakt enthalten. Einfluss auf die Infrastruktur hat der beabsichtigte Laufweg des Fernverkehrs. Sinnvoll sind: erstens Züge Berlin – Wroclaw auf dem direkten Weg nordöstlich an Horka vorbei über Wegliniec und Legnica nach Wroclaw – das spart 20 bis 30 min Fahrzeit gegenüber dem Umweg über Görlitz –, zweitens Züge Berlin – Görlitz – Zittau – Liberec und drittens Züge Dresden – Görlitz – Wegliniec – Wroclaw. Die ersten beiden Relationen können entweder abwechselnd bedient oder in Weißwasser geflügelt werden; das wäre beim geplanten barrierefreien Umbau von Weißwasser zu berücksichtigen.

Beide Konzepte beinhalten die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Graustein – Knappenrode für eine Regionalverkehrslinie Cottbus – Spremberg – Hoyerswerda sowie eine Regionalverkehrslinie Hoyerswerda – Niesky – Görlitz über die zu elektrifizierende Südwestkurve bei Horka.

DB Netz plant weitere Ausbaumaßnahmen für den Güterverkehr, unter anderem die Reaktivierung und Elektrifizierung der Verbindungskurve Graustein Süd – Graustein Ost.

### **Horka – Wegliniec**

Die vorwiegend dem Güterverkehr dienende Strecke Roßlau – Hoyerswerda – Wegliniec mit Systemwechselstelle in der Nähe der Bundesgrenze bei Horka ist zweigleisig elektrifiziert für 120 km/h fertiggestellt.

Um sie für den Fernverkehr nutzen zu können, muss die Nordostkurve bei Horka wahrscheinlich an eine andere Stelle verlegt und elektrifiziert werden, um eine Geschwindigkeit von 100 oder 120 km/h zu erreichen.

### **Görlitz – Zittau – Liberec**

Hierzu gibt es keine Planung von DB Netz, aber für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden – Bischofswerda – Zittau.

Aus Berliner und Brandenburger Sicht sind durchgehende Fernverkehrszüge Berlin – Cottbus – Liberec (mit Richtungswechsel in Zittau) anzustreben. Die Strecken Görlitz – Zittau und Zittau – Liberec müssten elektrifiziert und eventuell für eine höhere Geschwindigkeit ausgebaut werden. Voraussetzung sind entsprechende Verhandlungen und Verträge mit Polen und Tschechien.