

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 28 230
vom 23. Juli 2021 über Kapazitätserhöhung der Stadtbahn und der
Nord-Süd-Verbindung (II)

Gelbe Hervorhebungen durch Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).
Rot kursiv eingefügt ⇒ Kommentare des BSBB.
16.09.2021

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Hält der Senat die seit langem geforderten Weichenverbindungen auf der Stadtbahn, mit denen Linksfahrmöglichkeiten hergestellt und eine flexible Betriebsabwicklung bei Störungen und Bauarbeiten erreicht werden soll, für dringend notwendig? Wird sich der Senat für ihre baldmögliche Realisierung einsetzen?

Antwort zu 1:

Nach Kenntnis des Senats ist das Fahren im Gegengleis auf der Stadtbahn bereits möglich. *Ja, aber man kommt an zu wenig Stellen auf das Gegengleis und wieder zurück.* Durch den Einbau **einer** zusätzlichen Weichenverbindung im Bereich des Berliner Hauptbahnhofs könnte die gegenseitige Beeinträchtigung der Verkehre und damit die Kapazität im Störfall zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Friedrichstraße erhöht werden. *Gebraucht wird nicht nur eine, sondern am Hauptbahnhof an beiden Bahnköpfen je zwei, sowie eine am Ostkopf Friedrichstraße.* Die Nachrüstung dieser Weichenverbindung durch die DB Netz AG würde daher begrüßt werden. *Begrüßen reicht nicht. Schnell fordern, Planung und Finanzierung klären wäre sachgerecht!*

Frage 2:

Wird sich der Senat dafür einsetzen, schnellstmöglich gemeinsam mit dem Bund, dem Land Brandenburg und der DB ein ähnliches Projekt wie »i2030« für kapazitätserhöhende Maßnahmen auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung zu vereinbaren (einschließlich Planungsvereinbarung) und die Finanzierung zu klären?

Antwort zu 2:

Die Kapazitäten im sogenannten Knoten Berlin sind bereits Bestandteil des Projektes i2030. *Nein, leider nicht. Das Projekt i2030 enthält nur die radialen Strecken außerhalb des inneren Knotens.* Im Rahmen der sog. Metropolraumstudie wird die Einbindung der einzelnen i2030-Korridore in das Gesamtnetz, hier insbesondere in den Knoten Berlin und die Stadtbahn bzw. dem Nord-Süd-Fernbahntunnel, **betrachtet**. *Betrachten ist zu wenig, planen und die Finanzierung klären!* Dabei werden **auch** Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit entwickelt. *Wieso „auch“? Was denn sonst?*

Frage 3:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass in einem weiteren Entwicklungsschritt auf der Stadtbahn und in der Nord-Süd-Verbindung zur Bewältigung weiter steigender Leistungsanforderungen eine **Mindestzugfolgezeit** von etwa 1,5 min erreicht werden muss, damit **Fahrplantrassen im Abstand** von 2 bis 3 min ermöglicht werden?

Antwort zu 3:

Der Senat teilt die Einschätzung, dass mit Zunahme der Pendelströme auch die Kapazität der innerstädtischen Strecken in Berlin betrachtet werden muss und jegliche Reserven in der Leistungsfähigkeit gehoben werden müssen. Damit wird nicht ausschließlich die Durchführung weiterer Zugfahrten ermöglicht, sondern auch die Verlässlichkeit und Robustheit des Bahnsystems insgesamt gestärkt. *Gut.*

Gleichwohl ist die ausgerüstete Sicherungstechnik nicht der alleinige Parameter, der bei o.g. Strecken die Leistungsfähigkeit limitiert. Weil es sich im Fernbahn-System nicht um ein harmonisiertes System wie beispielsweise bei der S- oder U-Bahn mit weitestgehend identischen Fahrzeugen und Haltekonzepten handelt, müssen die technischen Parameter der einzelnen Fahrzeuge, auch des Eisenbahn-Fernverkehrs und das abweichende Haltekonzept der Züge beachtet werden. *Eben deshalb muss technisch eine sehr kurze Mindestzugfolgezeit (1,5 min) ermöglicht werden. Damit sich die unterschiedlichen Zugkonfigurationen bei unterschiedlichen Halteabständen fahrplanmäßig im Abstand von 2 bis 3 min folgen und örtlich bei Bedarf auch näher aufrücken können. Aber die Verfasser der Antwort haben offenbar den Unterschied zwischen Mindestzugfolgezeit (technisch mögliche kürzeste Zeitdifferenz zwischen zwei Zügen an einer Zugfolgestelle) und fahrplanmäßiger Zugfolgezeit (geplanter zeitlicher Abstand der Fahrplantrassen) übersehen oder ignoriert. (Je nach Länge und Fahrdynamik der Züge gibt es natürlich an jedem Messpunkt verschiedene Mindestzugfolgezeiten; hier ist der Mittelwert gemeint.)*

Unter Würdigung dieser Aspekte ist es technologisch ausgeschlossen, eine Zugfolgezeit von 2 oder gar 1,5 Minuten auf einer Mischverkehrsstrecke zu erreichen, selbst wenn die Sicherungstechnik dafür ausgerüstet wird. *Falsch! Folge der (vorstehend erläuterten) Begriffsverwirrung.* Solch kurze Zugfolgezeiten sind nur in geschlossenen städtischen Schnellbahnsystemen zu erreichen, die gesamthaft für eine solche kurze Zugfolgezeit ausgerüstet wurden. *Nein.*

Frage 4:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass deshalb wegen der langen Vorlaufzeit schon jetzt begonnen werden muss, die Einführung von ETCS Level 2 als zweiten Schritt zu planen, um mit sehr kurzen Blockabschnitten – herunter bis zu 30 m – ohne ortsfeste Signale, vor allem in den Einfahr- und Ausfahrbereichen und an den

Bahnsteigen, sowie durch Beseitigung der derzeitigen Geschwindigkeitsrestriktionen aus der punktförmigen Zugbeeinflussung die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen?

Antwort zu 4:

Mit dem Verweis auf die in der Beantwortung zur Frage 3 genannten Restriktionen teilt der Senat die Einschätzung, dass eine Ausrüstung mit ETCS¹-Level 2 für die Strecken sinnvoll ist, bei denen auch ein verkehrlicher Nutzen und eine tatsächliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit erzielt werden kann. *Offenbar zweifelt der Senat am verkehrlichen Nutzen der Leistungsfähigkeitserhöhung der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung.*

Gleichwohl verweist der Senat darauf, dass die Stadtbahn und der Nord-Süd-Fernbahntunnel Schienenwege sind, die von einer Eisenbahn des Bundes betrieben werden. Der Bund ist nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes verpflichtet, dem Wohle der Allgemeinheit, insbesondere auch bei dem Ausbau des Schienennetzes **bei der Eisenbahnverkehrsverwaltung** ? Rechnung zu tragen. *Ja.* Der Senat setzt sich daher laufend dafür ein, dass der Bund dieser Verpflichtung nachkommt und das Schienennetz der bundes-eigenen Eisenbahnen bedarfsgerecht ausbaut. *Das ist gut so, beantwortet aber die Frage nicht.*

Zudem wird bezweifelt, dass "der Senat sich laufend einsetzt", denn über derartige Verhandlungen wurde (weder öffentlich noch "informell") nichts bekannt. Ebenso gibt es keine Anzeichen, dass auf Initiative des Bundes der bedarfsgerechte Ausbau von Stadt- und Nord-Süd-Bahn forciert wird.

Frage 5:

Stimmt der Senat dem Erfordernis zu, gemeinsam mit dem Land Brandenburg bei allen zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS zu verlangen?

Antwort zu 5:

Für alle SPNV²-Ausschreibungen ohne Berücksichtigung der befahrenen Strecken und ohne Berücksichtigung der Zeitplanungen der Eigentümer der Infrastruktur zur Ausrüstung von ETCS eine vollständige ETCS-Ausrüstung der Fahrzeuge vorzuschreiben, ist aus Sicht des Senats nicht zielführend. Damit wäre die Gefahr verbunden, dass bei Inbetriebnahme der ETCS-Streckeninfrastruktur nach mehreren Jahren die Fahrzeugausrüstung einen veralteten technischen Stand darstellt und nicht ohne weiteres kapazitätssteigernd einsetzbar wäre. *Das ist tatsächlich ein Problem. Um es zu lösen, ist eine gesamthafte konzeptionelle Planung (Infrastruktur und Fahrzeuge) erforderlich.* Zudem unterliegen auch die ETCS-Komponenten im Fahrzeug der Instandhaltung. Ohne Streckenausrüstung auf den relevanten Strecken im Knoten Berlin und ohne Kenntnis der konkreten ETCS-Anforderungen würden zusätzliche Kosten für eine Fahrzeugflotte von beachtlicher Größe entstehen, ohne dass dieser Fahrzeugausrüstung ein Nutzen entgegensteht.

Der Senat weist darauf hin, dass die Fahrzeuge, die in Berlin im Regionalverkehr eingesetzt werden, auf langlaufenden Strecken beispielsweise bis nach Rostock, Stralsund und Magdeburg verkehren und daher naturgemäß eine große Anzahl von Fahrzeugen auch die Strecken im Knoten Berlin befahren und dies jedenfalls nur ein Bruchteil der Verkehrsleistung ist, der mit diesen Fahrzeugen erbracht wird. *Ja, das ist so, muss aber in den ersten Inbetriebnahmestufen hingenommen werden.*

¹ European Train Control System

² Schienenpersonenfernverkehr

Daher hat sich das Land Berlin gemeinsam mit dem Land Brandenburg entschlossen, bei den aktuellen und künftigen Ausschreibungen zu verlangen, dass die Fahrzeuge für einen ETCS-Betrieb vorgerüstet sind und die ETCS-Komponenten nachgerüstet werden können. *Das ist vorerst akzeptabel.*

Auch bei den Ausschreibungen der vergangenen ca. 5 Jahre wurde bereits so verfahren. Nach Kenntnis des Senats entspricht dieses Vorgehen der üblichen Praxis der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass derzeit **weder die konkrete technische Ausgestaltung der jeweiligen ECTS-Streckenausrüstung bekannt ist** (*Das kann doch jederzeit bei DB Netz erfragt werden!*), noch etwaige Planungen der DB hinreichend konkretisiert sind, als dass daraus eine zeitliche Eingrenzung möglich wäre, wann eine solche Ausrüstung zur Verfügung stünde. Sobald Umsetzungstermine und technischen Rahmenparameter der jeweiligen Strecken bekannt sind, wird der Senat die o. g. Vorgaben in den SPNV-Ausschreibungen anpassen und ggf. Fahrzeuge beschaffen, die von vornherein mit ETCS ausgestattet sind. *Ja.*

Frage 6:

Sind dem Senat die Planungen in den Knoten Stuttgart und Wien zur deutlichen Kapazitätserhöhung mittels ETCS bekannt? Ist der Senat bereit, sich an den dortigen Erfahrungen zu orientieren und hinsichtlich der Infrastruktur und der Fahrzeuge gemeinsam mit dem Land Brandenburg und der DB rechtzeitig auf diesen unausweichlichen Trend einzuschwenken?

Antwort zu 6:

Dem Senat sind die Maßnahmen, insbesondere in Stuttgart, bekannt. Bei der Maßnahme in Stuttgart handelt es sich jedoch um ein Pilotprojekt. Es ist daher angebracht, die dortigen Erfahrungen auszuwerten und mit diesen Erkenntnissen die Strategie für die weitere Ausrüstung des deutschen und auch Berliner Streckennetzes weiterzuentwickeln. *Ja, aber man sollte nicht zu lange abwarten, sondern so früh wie möglich aktiv werden.* Gleichwohl weist der Senat darauf hin, dass es sich in Stuttgart gleichzeitig um eine grundsätzliche Restrukturierung und weitestgehend um einen Neubau der Stuttgarter Eisenbahnanlagen in größerem Umfang handelt, während es sich in Berlin im Wesentlichen um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bestand handeln würde. *Nein. Ausgangspunkt war die Kapazitätserhöhung der vorhandenen Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke. Um Neubau handelt es sich nur beim Tiefbahnhof Stuttgart 21. Mit einbezogen werden aber auch die zulaufenden Bestandsstrecken zwecks Steigerung der Leistungsfähigkeit, wie es in Berlin aus Sicht des BSBB umfassend erforderlich ist.*

Weiterhin verweist der Senat auf die Infrastrukturverantwortung des Bundes (Frage 4) und die Ausführungen zur Fahrzeugausrüstung in der Beantwortung zu Frage 5.

Berlin, den 06.08.2021

In Vertretung
Ingmar Streese

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz