

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. 18/28050 vom
29. Juni 2021
über Kapazitätserhöhung der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung

*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:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass die Stadtbahn (Ferngleise Charlottenburg – Hauptbahnhof oben – Ostkreuz) und die Nord-Süd-Verbindung (Jungfernheide/Gesundbrunnen – Hauptbahnhof tief – Südkreuz) als Herzstück des Eisenbahnknotens Berlin in Zukunft **ein beträchtlich größeres Zugangebot** von den Zulaufstrecken aus Brandenburg aufnehmen müssen als die gegenwärtig laufenden und geplanten Verkehrsverträge beinhalten, damit Berlin seinen Beitrag zum Erfüllen der klima-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele leisten kann?

Frage 2:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass die mit der gegenwärtigen Infrastruktur erreichbare Leistungsfähigkeit dafür nicht ausreicht und sich die für einige Zulaufstrecken im Projekt i2030 geplanten Ausbaumaßnahmen auch **auf der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung fortsetzen müssen**?

Antwort zu 1 und 2:

Der Senat teilt die Einschätzung, dass **mittel- bis langfristig weitere Angebotsmaßnahmen** erforderlich sind, um den Anforderungen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung und seiner Verschärfung durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zu genügen und damit die für eine Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr erforderliche Leistungsfähigkeit und Angebotsqualität zu sichern.

„Mittel- bis langfristig“ deutet darauf hin, dass die Besteller vorerst nichts unternehmen wollen.

„Weitere Angebotsmaßnahmen“ sind besser als nichts, aber kein „beträchtlich größeres Zugangebot“.

Mit den im Rahmen der abgeschlossenen und geplanten Vergabeverfahren vorgesehenen Mehrleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Erweiterungen des Fernverkehrs – z.B. des 30-Minuten-Taktes Berlin – Hamburg – wird die Infrastruktur des Eisenbahnknotens Berlin künftig voraussichtlich derart ausgelastet, dass nach heutigem Kenntnisstand ohne Ausbaumaßnahmen nur noch wenige, punktuelle Angebotsausweitungen umsetzbar sind. *Das ist bekannt, aber keine Antwort auf die Fragen.* Gemeinsam mit dem Land Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem VBB hat das Land Berlin daher das Projekt i2030 initiiert. *Das war 2017, ist bekannt, aber keine Antwort auf die Fragen.* Im Rahmen des Projektes i2030 wird der konkrete Ausbaubedarf aktuell durch die DB Netz aufbereitet, sodass zeitnah mit den vorbereitenden Untersuchungen und entsprechenden Abstimmungen mit dem Bund zum weiteren Planungsprozess und Finanzierungsmöglichkeiten begonnen werden kann. *Aber i2030 beinhaltet weder die Stadtbahn noch die Nord-Süd-Verbindung. Die Frage, was der Senat über i2030 hinaus auf Stadtbahn und Nord-Süd für nötig hält, ist nicht beantwortet.*

Frage 3:

Stimmt der Senat dem Ziel zu, dass auf der Stadtbahn eine fahrplanmäßige Zugfolgezeit von **4 min** (einschließlich Haltezeiten und Pufferzeit) erforderlich ist, um auf der Grundlage des Deutschlandtakt-Fahrplanelntwurfs und des Zielkonzepts des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) je Richtung **15 Fahrplantrassen**, die nicht immer, aber bei Bedarf belegt werden, zu konstruieren?

Antwort zu 3:

Der Senat stimmt dem Ziel zu, die Leistungsfähigkeit der zentralen Eisenbahnstrecken im Knoten Berlin – darunter die Berliner Stadtbahn – zu erhöhen. *Wenigstens keine totale Ablehnung.* Im Rahmen des mittlerweile dritten Gutachterentwurfes des Deutschland-Taktes ist auf der Berliner Stadtbahn ein etwa **fünfminütiger Zugfolgeabstand mit elf Systemtrassen pro Stunde** vorgesehen. *Ausgangspunkt der Senatsüberlegungen ist der fehlende Wille, schnellstmöglich mehr Züge einzusetzen (Antwort auf Fragen 1 und 2). Daraus lässt sich folgern, dass Berlin und Brandenburg offensichtlich auf ihren zu geringen Anmeldungen zum Deutschlandtakt beharren.* Eine weitere Erhöhung über dieses Maß hinaus wird insbesondere mit Blick auf die **langfristige Angebotsqualität des Regionalverkehrs** als erforderlich angesehen. *„Langfristig“ – das heißt irgendwann mal, also wird aktuell kein Handlungsbedarf gesehen.*

Frage 4:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass wegen der unterschiedlichen Stationshalte und Haltezeiten **Maßnahmen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten** wie zusätzliche Blockabschnitte, besonders in den Einfahr-, Bahnsteig- und Ausfahrbereichen, gleichzeitige Ein- und Ausfahrten an benachbarten Bahnsteiggleisen, Beseitigung von Durchrutschweg-Ausschlüssen zielführend sind und dass diese im ersten Schritt mit **herkömmlicher Signal- und Sicherungstechnik** (Nachrücksignale und Teilfahrstraßenauflösungen) umgesetzt werden müssen, weil die Umstellung auf ETCS einen längeren Vorlauf einschließlich Nachrüstung aller planmäßig eingesetzten Triebfahrzeuge erfordert?

Antwort zu 4:

Der Senat teilt die Einschätzung, dass Maßnahmen zur Kapazitäts- bzw. Leistungsfähigkeitserhöhung zielführend sind. *Sehr verschwommen. Das kann Zustimmung zu den konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen bedeuten, kann aber auch Abwehr gegen allzu Konkretes sein. Der erste Teil der Frage (nach den Hardware-Erweiterungen) ist nicht beantwortet. Auf den zweiten Teil „herkömmliche Signal- und Sicherungstechnik“ wird überhaupt nicht eingegangen; das muss als Ablehnung gedeutet werden.* Das European Train Control System (**ETCS**) bietet den Vorteil, dass die **Kapazität schnell erhöht werden kann**, da keine Planfeststellungsverfahren und größere Baumaßnahmen notwendig sind. *Das ist eine Illusion, die letztlich zur Unterschätzung des Aufwands und der Vorbereitungszeit führt. Die Kapazitätserhöhung wird durch die extreme Blockverdichtungen erreicht, und diese erfordern u.a. Baumaßnahmen auch am Gleis.* Dem Sachverhalt, dass die Umrüstung der Schienenfahrzeuge längere Zeiten beansprucht, stimmt der Senat nicht zu. *Erstaunlicher Optimismus.* Die Schienenfahrzeugindustrie liefert zwischenzeitlich nur noch Fahrzeuge aus, die **für ETCS vorbereitet** sind. *„Für ETCS vorbereitet“ heißt nicht, dass die Bordgeräte eingebaut sind, mit den Streckeneinrichtungen fehlerfrei kommunizieren und von den EVU klaglos finanziert werden.*

Berlin hat sich zuletzt auf der Konferenz DB Netz/PKP PLK ¹, aber auch in der AG Verkehr der Deutsch-Polnischen Regierungskommission dafür eingesetzt, dass auch die Stadtbahn mit ETCS ausgestattet wird. *Gut!* Neben der Erhöhung der Kapazität hätte es beispielsweise auch den Vorteil, dass polnische Hochgeschwindigkeitszüge (z.B. der ED 250, der auch für Wechselstrom ausgerüstet wird) problemlos bis Grunewald verkehren könnten. *Ja.*

Die DB AG teilt ergänzend mit:

„Die in der Frage beschriebenen Maßnahmen stellen einen ersten kurz- bis mittelfristigen Schritt zur Erhöhung der Kapazitätswirkung dar. *Beruhigend, dass die DB (anders als der Senat) das auch so sieht.* Die alleinige Fokussierung auf ETCS würde den Umsetzungszeitraum der Kapazitätswirkung weiter nach hinten schieben. *Richtig.* Die heute vorhandene Stellwerkstechnik lässt sich jedoch **nicht mehr ohne weiteres erweitern**, da der Hersteller die Technik so nicht mehr anbietet. *Da rächt sich die kurzsichtige, vermeintlich sparsame Planung aus den 1990er und 2000er Jahren. Und ein Armutszeugnis für die deutsche Industrie (nach 20 Jahren schon keine Reparatur oder Erweiterung mehr möglich), sowie für die Einkäufer bei DB Netz, die sich nicht abgesichert haben.*

¹ PKP PLK = Polskie Linie Kolejowe SA. PKP PLK ist ein polnisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Großteil des polnischen Eisenbahnnetzes verwaltet.

„Nicht mehr ohne weiteres erweitern“ heißt aber nicht, dass gar nichts mehr geht. Also ermuntern wir die DB, im Rahmen des Möglichen noch ein bisschen zu machen und nicht nur auf ETCS zu warten.

Die ETCS-Ausrüstung beinhaltet neben den Elementen an der Eisenbahninfrastruktur ebenfalls die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge. Im Rahmen laufender SPNV-Ausschreibungen wurde die Nachrüstbarkeit mit ETCS auf den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen durch die Aufgabenträger gefordert und ist Vergabegegenstand. *Ein richtiger Schritt.*

Die ETCS-Ausrüstung im Knoten Berlin ist ein angestrebtes Ziel, welches in Einzelschritten umgesetzt werden muss. Bei der Definition der Reihung der Umsetzungsschritte müssen Aufgabenträger, Verkehrsverbund, DB Netz AG und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im engen Austausch stehen. *Ja. Gut. Bitte beeilen.*

Für die Umrüstung mit ETCS ist es außerdem wichtig, dass angrenzende Streckenabschnitte durch z.B. Blockteilung in der herkömmlichen Signaltechnik die gewonnene Leistungsfähigkeit nicht konterkarieren.“ *Ziel erkannt. Bitte umsetzen!*

Frage 5:

Wie beurteilt der Senat die Ansätze zur Kapazitätserhöhung, die der von DB Netz aufgestellte Plan zur Erhöhung der Schienenkapazität (PEK) für die Nord-Süd-Verbindung bietet?

Antwort zu 5:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) hat gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und in Abstimmung mit dem Land Brandenburg zum PEK Stellung genommen. Dabei wurde der PEK übereinstimmend als unzureichend bewertet. *Da beurteilen die drei genannten Institutionen den PEK weitaus negativer als das BSBB. Unverständlich ist, warum nicht zumindest die Ansätze zur Erweiterung der Infrastruktur unterstützt werden.* Insbesondere die fahrplanbezogenen Lösungsansätze werden abgelehnt. *Wenn man die Möglichkeiten der vorhandenen und der zu erweiternden Infrastruktur ausreizen will, muss man auch fahrplanorganisatorische Maßnahmen (wie Durchbindung, Verzicht auf Richtungswechsel und Lokwechsel) einsetzen. In diesen Fragen steht das BSBB hinter der DB.* Aus Sicht der Senatsverwaltung liegt es im Wesen eines PEK, dass die Kapazität in einer Art und Weise erhöht wird, die den verkehrlichen Nutzen erhöht. *Ja. Aber durch die fahrplanorganisatorischen Maßnahmen lassen sich mehr Züge durchschleusen, das führt bereits zu spürbar erhöhtem verkehrlichen Nutzen.* Hierzu sind Infrastrukturausbauten vorrangig durch den Eigentümer (Deutsche Bahn AG bzw. Bund) notwendig, um die Leistungsfähigkeit auch tatsächlich zu erhöhen. *Ja. Aber nicht, um sie mit unnötigen kapazitätszehrenden Fahrplanbesonderheiten wieder zunichtemachen.* Der Ansatz, ggf. die Aufgabe von Halten zu erzwingen, um die Anzahl der Zugfahrten auf einer Strecke zu maximieren, ohne dass dann noch ein verkehrlicher Mehrwert entsteht oder sogar verkehrliche Nachteile erzeugt werden, weil sich die Erschließung – vorrangig im Nahverkehr – verschlechtert, wird vom Senat abgelehnt. *In diesem Punkt stimmen wir mit dem Senat überein. Die Reduzierung von Halten lehnt auch das BSBB ab.*

Frage 6:

Welche eigenen inhaltlichen, zeitlichen und prozessorganisatorischen Vorstellungen hat der Senat, zur Kapazitätserhöhung auf der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung tätig zu werden?

Antwort zu 6:

Dem Senat ist bewusst, dass eine wesentliche Steigerung der Kapazitäten im Schienenverkehr Grundlage für das Erreichen einer klimaschonenden und nachhaltigen Mobilität ist. *Nur, dass es schneller gehen muss, ist dem Senat offenbar nicht bewusst (siehe Antworten zu 2 und 3).*

Der Senat hat in den jeweiligen Gremien gegenüber dem Bund deutlich dargestellt, dass die Themen Elektrifizierungsoffensive des Bundes und Deutschland-Takt große Auswirkungen auf den Knoten Berlin haben. Die im Rahmen des Deutschland-Taktes (DT) geplante Erweiterung der Infrastruktur auf den auf Berlin zulaufenden Strecken bedingt notwendige Infrastrukturanpassungen auch im Innenstadtbereich Berlins. Betroffen davon sind insbesondere der Schienengüterverkehr und der Schienenpersonen²nahverkehr. *Aber auch der (gemäß DT erheblich verdichtete) SPFV² profitiert von den Erweiterungen – vgl. z.B. die Umbauten der Überwerfungsbauwerke in Spandau und am Prellerweg, sowie den viergleisigen Ausbau der Anhalter Bahn bis Ludwigsfelde, die die Leistungsfähigkeit der Innenstadtbahnhöfe deutlich erhöhen.* Der Senat hat daher die dringend erforderliche Fortschreibung des Teils Schiene der Bundesverkehrswegeplanung und die Berücksichtigung der erweiterten Anforderungen an die Schieneninfrastruktur im Knoten Berlin eingefordert. *Gut.*

Das Programm i2030 ist ein gemeinsames Projekt der Länder Berlin und Brandenburg, des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg und der DB Netze. Wie in der Antwort zu Frage 2 dargestellt, werden im Rahmen i2030 die konkreten Ausbaubedarfe auf den benannten Teilnetzen derzeit vertiefend aufbereitet. Erst im Ergebnis dieser Aufbereitung und der hierauf aufbauenden Abstimmungen mit dem Bund als Eigentümer der Bundesschienenwege lassen sich konkrete Aussagen zum Umfang und zum Planungs- und Realisierungsprozess der Maßnahmen zur Leistungsfähigkeitserhöhung des Knotens Berlin treffen. *Wir haben Verständnis für Gründlichkeit. Aber erstens ist i2030 zu wenig, und zweitens stecken jetzt, nach 4 Jahren, die meisten Teilprojekte noch in der Grundlagenermittlung.*

Frage 7:

Wird sich der Senat an dem vom BSBB erarbeiteten Gesamtkonzept für die Entwicklung des Eisenbahnknotens Berlin gemeinsam mit dem Land Brandenburg, dem VBB und der DB orientieren, insbesondere am Strangkonzzept mit seiner **kapazitäts- und qualitätsfördernden Wirkung** als wichtige Voraussetzung? Danach sollen die Nahverkehrslinien in drei Hauptsträngen gebündelt werden, die sich aus den vorhandenen Fahrmöglichkeiten in der Nord-Süd-Achse und im Knoten Spandau ergeben und zwischen denen sie möglichst wenig wechseln, um sich nicht gegenseitig zu stören:

- a) Hamburger Bahn – Nord-Süd-Achse – Potsdamer Stammbahn / Dresdner Bahn
- b) Gesundbrunnen – Nord-Süd-Achse – Anhalter Bahn
- c) Lehrter Bahn – Stadtbahn.

Ist der Senat bereit, erforderlichenfalls bestehende oder geplante Verkehrsverträge daran anzupassen?

Antwort zu 7:

Das dargestellte Strangkonzzept adressiert den Umstand, dass die Eisenbahninfrastruktur in Berlin nicht an allen Stellen restriktionsfrei befahrbar ist. An mehreren, zentralen Betriebsstellen und Streckenabschnitten im Knoten Berlin werden durch den Verlauf der

² SPFV = Schienenpersonenfernverkehr

durchgehenden Hauptgleise die Fahrwege für – ggf. auch konfliktfrei parallel fñhrbare (*Nord-Sñd-Verbindung*) – Zugfahren vorgegeben, die jedoch in beiden Fahrtrichtungen nicht in allen Fällfen identisch sind (*Asymmetrie in Spandau*) bzw. die derzeit und perspektivisch planerisch vorgesehenen Linienlaufwegen im Fern- und Regionalverkehr entsprechen. Dies betrifft primär:

- die Einbindung der Anhalter Bahn und der in Bau befindlichen Dresdner Bahn von Süden in den Nord-Sñd-Tunnel,
- die Einbindung aus Richtung Spandau und Gesundbrunnen in den Nord-Sñd-Tunnel sowie
- die Verknñpfung der Hamburger Bahn und Lehrter Bahn westlich des Bahnhofs Spandau mit dem Nordring und der Stadtbahn östlich des Bahnhofs Spandau.

Etwas umständliche Beschreibung des Istzustands; ist bekannt.

Das Wechseln zwischen den jeweils durchgehenden Hauptgleisen auf eine andere Strecke hat jeweils einen Kapazitätsverlust zur Folge, da bei einem solchen Wechsel auf beiden Gleisen jeweils eine Trasse „verbraucht“ wird und so nicht zwei Züge parallel verkehren können. *Eben deshalb wurde das Strangkzept entwickelt.*

Ein möglichst geringer Kapazitätsverbrauch ist jedoch **nicht der alleinige Aspekt**, der bei der SPNV-Angebotsplanung berücksichtigt wird. Der Schwerpunkt liegt auf der Erfüllung der verkehrlichen Anforderungen, die sich beispielsweise auch aus den realen Pendelströmen ergeben. *Ja, selbstverständlich. „Nicht der alleinige Aspekt“ lässt aber hoffen, dass die „kapazitäts- und qualitätsfördernde Wirkung“ nicht abgestritten wird.* Auch sind infrastrukturelle Restriktionen, die im weiteren Streckennetz außerhalb Berlins bestehen (*im Prinzip ja. Welche sind gemeint?*), sowie die Fahrten der Fernverkehrszüge zu beachten. Die eigenwirtschaftlich durch DB Fernverkehr und Dritte durchgeführten Fernverkehre berücksichtigen solche Rahmenbedingungen nur in untergeordnetem Maße. *Ja, nicht alles lässt sich in das Strangkzept pressen. Deshalb heißt es in der Frage „am Strangkzept ... orientieren“. Außerdem könnte und müsste der Deutschlandtakt-Fahrplan hier steuern.* Grundsätzlich verfolgt der Senat das Ziel, dass die Infrastruktur, auch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, an ein Angebot, das sich aus den verkehrlichen Erfordernissen ergibt, angepasst bzw. ausgebaut wird und das Angebot gerade nicht langfristig allein durch die infrastrukturellen Möglichkeiten bzw. Beschränkungen bestimmt wird und dadurch verkehrliche Nachteile hingenommen werden müssen. *Dieser Grundaussage stimmt das BSBB zu. Aber es dürften z. B. keine verkehrlichen Nachteile entstehen, wenn die nördlichen Linienäste möglichst mit solchen südlichen Linienästen verbunden werden, die dem Strangkzept entsprechen und somit nur eine Trasse verbrauchen und die Trasse auf dem Parallelgleis für einen anderen Zug zur Verfügung steht.*

Der Senat setzt sich daher progressiv für eine Erweiterung der Infrastruktur unter anderem an diesen neuralgischen Punkten ein. Die bereits beauftragte Vorplanung für den i2030-Korridor Berlin-Spandau – Nauen beinhaltet auch eine substantielle Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Spandau. Die Erweiterung der Kreuzungsbauwerke Spandau-West (Höhe Dyrotzer Straße) und Spandau-Ost (Höhe Ruhleben) sowie der Bau zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten im Bahnhof Spandau soll es ermöglichen, in beiden Richtungen sowohl von der Hamburger Bahn als auch von der Lehrter Bahn Züge restriktionsfrei und gleichzeitig zu einem anderen Zug auf der jeweils anderen Strecke konfliktfrei in Richtung Jungfernheide bzw. Charlottenburg zu leiten. *Das unterstützen wir.* Zudem setzt sich der Senat dafür ein, dass bei einem Ausbau der Anhalter Bahn auch das Kreuzungsbauwerk

Priesterweg dahingehend erweitert wird, dass es möglich wird, in beiden Richtungen sowohl von der Anhalter Bahn als auch von der Dresdner Bahn Züge restriktionsfrei und gleichzeitig zu einem anderen Zug auf der jeweils anderen Strecke in beide der möglichen Tunnelröhren des Nord-Süd-Tunnels zu leiten. *Gut so; das entspricht dem BSBB-Konzept. Wenn diese Bauwerke fertig sind, wird man leichter mal vom Strangkonzzept abweichen können, wenn das sinnvoll ist.*

Aber die Angebotslinien lassen sich wesentlich früher nach dem Strangkonzzept organisieren.

Mit diesen Maßnahmen ließe sich eine fast komplette Entkopplung von den genannten Restriktionen erzielen. Das Erfordernis einer Anpassung bestehender Verkehrsverträge ist insofern absehbar nicht erkennbar. *Die notwendige und mögliche zeitliche Abfolge hat der Senat nicht begriffen. Ganz grob: 2025 werden mehr Züge bestellt, und zwar nach dem Strangkonzzept, zumindest teilweise. 2030 kommen entsprechend den dann erfolgten Infrastrukturerweiterungen noch mehr Züge hinzu, mit herkömmlicher Blockverdichtung und weiteren fahrplanorganisatorischen Begleitmaßnahmen. Mit den Bypass-Lösungen in Südkreuz und Spandau ist beim gegenwärtigen Planungstempo nicht vor 2035 zu rechnen.*

Berlin, den 11.07.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz