



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

Website: [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de)  
eMail: [post@buendnis-schiene-bb.de](mailto:post@buendnis-schiene-bb.de)

8. Oktober 2021

## Stellungnahme zum Abschlussbericht Deutschlandtakt

(31. August 2021 Entwurf Version 1-00)

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) hat am 4. März 2021 eine Stellungnahme zum Dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt abgegeben. Nach Prüfung des jetzt veröffentlichten Abschlussberichts müssen wir leider feststellen, dass dieser nur die textliche Interpretation des Zielfahrplans darstellt und unsere Kritikpunkte und Vorschläge nicht berücksichtigt wurden.

Das Ziel des Deutschlandtaktes ist die Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes, um es attraktiv und leistungsfähig genug für eine Verdoppelung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr zu machen. Damit sind neben dem Bund auch die Bundesländer gefordert, um ein Zukunftsnetz im SPNV zu formulieren, das die Verdoppelung ermöglicht. In der Region Berlin-Brandenburg gibt es mit dem Zielkonzept des BSBB ein derartiges **Zukunftskonzept**. Die Bundesländer Berlin und Brandenburg haben bislang jedoch im Wesentlichen die heutigen Verkehre bzw. die bereits in Ausschreibungen festgelegten Verkehre unterstellt, jedoch kein langfristiges Zukunftskonzept, das den genannten Anforderungen entspricht. Insofern sind die **angesetzten Zuganzahlen zu gering**. Im Abschlussbericht (Seite 69) wurde das mit der Formulierung „fast nicht geändertes Mengengerüst im Nahverkehr“ zwar erkannt, aber nicht gegengesteuert.

Der vom Gutachter erarbeitete Zielfahrplan ist insgesamt eine gute Basis für den Schienenverkehr der Zukunft. Aus der Sicht des Ballungsraums Berlin-Brandenburg sind aber die im Deutschlandtakt geplanten **Fernverkehrsverbindungen** nicht in allen Fällen ausreichend und nicht immer zweckmäßig im Stadtgebiet Berlin verteilt. Verbesserungsvorschläge hatten wir in unserer Stellungnahme vom 4. März 2021 zu allen Korridoren in der Region Berlin-Brandenburg im Einzelnen unterbreitet: fahrgastfreundliche und kapazitätsorientierte Aufgabenteilung zwischen Stadtbahn und Nord-Süd-Strecke, keine fahrzeitverlängernden und kapazitätzehrenden Stichfahrten zum Flughafen BER, direkte Fernverkehrslinien nach Görlitz, Schwerin und Lübeck, mehr Züge nach Dresden, Rostock und Stralsund.

Die im Land Brandenburg vorgesehenen **Taktknoten** sind zu begrüßen, besonders in Wittenberge. Wir weisen darauf hin, dass es aus Fahrgastsicht möglich sein muss, das Fahrplanangebot durch entsprechende Tarifangebote zu unterlegen, die eine Nutzung aller im Taktknoten eingebundenen Züge ermöglicht; auch die Angebote der Linien FR 90 – 98 müssen für übergreifende Tarifangebote geöffnet bleiben.

Positiv ist zu bewerten, dass die Anschlüsse von Cottbus in Leipzig im Zielfahrplan deutlich verbessert werden.

Im **Nahverkehr** vermissen wir Taktverdichtungen gegenüber 2022 und das deutschlandweit übliche **Flügeln** von Zügen mit seinen Vorteilen: Direktverbindungen nach Berlin, weniger Fahrplantrassen im Knoten Berlin und auf den Zulaufstrecken. Das betrifft Löwenberg, Angermünde, Eberswalde, Fürstenwalde, Lübbenau, Brandenburg/Havel, Wustermark, Neustadt/Dosse.

Prinzipiell begrüßen wir die aufgelisteten Verkürzungen der **Zugfolgezeiten** auf 3 Minuten, die laut Anhang 1 auf mehreren Berliner Strecken vorgesehen sind, und setzen voraus, dass damit die fahrplanmäßigen mittleren Zugfolgezeiten gemeint sind und nicht die (technisch möglichen) Mindestzugfolgezeiten, die dann deutlich kürzer sein müssen. Unverständlich ist, warum ausgerechnet die am höchsten belastete Berliner Stadtbahn nur 5 Minuten Zugfolgezeit aufweisen soll (Anhang 1 Seite 6), zumal dies bereits seit 1998 Standard ist. Für einen Engpassabschnitt im zentralen Bereich eines hochbelasteten Bahnknotens ist das nicht akzeptabel. Eine Mindestzugfolgezeit von 2 Minuten (unabhängig von Bahnsteigaufenthaltszeiten) erscheint uns als realistisches Ziel, das mit digitaler Technik erreichbar sein muss.

Positiv zu bewerten ist weiterhin, dass die **Potsdamer Stammbahn** im Zielfahrplan die Fahrmöglichkeiten aus dem Westen und Südwesten des Landes Brandenburg zum Berliner Zentrum deutlich verbessert. Allerdings müssen wir nochmals darauf aufmerksam machen, dass das Einschwenken von der Wetzlarer Bahn in Kohlhasenbrück auf die Potsdamer Stammbahn den wichtigen Umsteigepunkt Wannsee auslassen und aufwändige flächenzehrende Bauwerke zum niveaufreien Ein- und Ausfädeln erfordern würde. 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. Die in Anhang 3 Seite 7 aufgelistete „Reaktivierung ... zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee“ reicht nicht aus; betriebsfähig ist die Potsdamer Stammbahn erst nach Ausbau auch zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz. Als Zwischenlösung und später als Ergänzung ist auch Wannsee – Zehlendorf auszubauen.

Die von den Ländern angemeldeten kleinen **Infrastrukturmaßnahmen** (Anhang 3) reichen nur bis 2022: Blumberg, Müncheberg, Bad Saarow Süd, Wendegleis Königs Wusterhausen. Weitere Maßnahmen, die auf der Wriezener Bahn, Ostbahn, Görlitzer Bahn und Kremmener Bahn (nicht „über die S-Bahn-Strecke“, sondern „parallel zur S-Bahn-Strecke“) erforderlich sind, fehlen.

Die in den Anhängen 4 und 6 aufgelisteten Infrastrukturmaßnahmen stimmen in den meisten Fällen mit dem BSBB-Zielkonzept überein, sind aber viel zu wenig, um ein zukunftsgerechtes Angebot im Fern- und Nahverkehr zu bewältigen. Insbesondere fehlen die Nordbahn Schönholz – Birkenwerder, die Ostbahn Berlin – Kostrzyn, die Nahverkehrstangente Ost (Karower Kreuz – Kreuz Wuhlheide – Grünau), niveaufreie Verbindungskurven am Kreuz Wuhlheide, am Karower Kreuz (Nordostkurve), an den Zufahrten von der Görlitzer Bahn zum BER, am Mahlower Kreuz (auch Südostkurve) und im Raum Potsdam-Park Sanssouci / Golm, die Regionalverkehrsbahnhöfe Grünau und Buckower Chaussee, die Lehrter Bahn (durchgehende elektrifizierte Viergleisigkeit westlich von Wustermark), die Beseitigung von Bahnübergängen auf der Görlitzer Bahn, der grundlegende niveaufreie Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen, der Umbau des Bahnhofs Angermünde für Flügelkonzepte von Stralsund, Szczecin und Schwedt nach Berlin. All diese Maßnahmen, die für die notwendigen 15-Minuten-Takte der Regio-S-Bahn oder in Erwartung verstärkten Güterverkehrs erforderlich sind, gehen aus dem BSBB-Zielkonzept hervor.

Bei den **Fahrzeitvergleichen** (Anhang 7) fällt auf, dass die Relation Cottbus – Hamburg als eine der wenigen Verbindungen im Deutschlandtakt eine Verlängerung der Reisezeit hinnehmen muss. Hier ist der Aufgabenträger des Nahverkehrs gefordert, die Anbindung von Cottbus nach Berlin zu verbessern, um dies zu vermeiden.

Der Zielfahrplan für den **Güterverkehr** enthält drei zweistündliche Fahrplantrassen von Sedin über den nordwestlichen Innenring (Moabit) nach Passow und Oderbrücke. Sofern diese nicht Quell- oder Zielverkehr in Moabit sind, müssen sie auf den Außenring umgelegt werden. Güterzug-Durchfahrten durch das Stadtgebiet behindern den Personenverkehr und erzeugen unnötig Lärm.

## **Zusammenfassung**

Für den Raum Berlin-Brandenburg ist der Deutschlandtakt in hohem Maße unvollkommen und noch nicht fertig. Alle Beteiligten sind gefordert, hier in der Angebotsplanung und daraus folgend in der Infrastrukturplanung nachzubessern.

Mehr Informationen zum Zielkonzept des BSBB:

<https://buendnis-schiene-bb.de/2020/10/01/schiene-berlin-brandenburg-entwicklung-des-angebotes-und-der-notwendigen-infrastruktur-bis-2035-ergaenzte-lang-fassung/>