



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)

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

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

Berlin, 10. Okt. 2021

Per E-Mail

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

Frau Senatorin Regine Günther
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Susanne Henckel
Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

Stellungnahme zu den Vergabeverfahren „Netz Berlin – Stettin“ und „Netz Nord-Süd“

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

nach Auswertung der veröffentlichten Unterlagen zu den Vergabeverfahren „Netz Berlin – Stettin“ und „Netz Nord-Süd“ erlauben wir uns, nachfolgende Stellungnahme abzugeben.

Nach jahrzehntelangen Bemühungen, zwischen dem Vier-Millionen-Ballungsraum Berlin und der Halbmillionenstadt Stettin, die nur 130 km voneinander entfernt sind, einen attraktiven Eisenbahnverkehr herzustellen, wird mit dem Streckenausbau bis Ende 2026 endlich die Voraussetzung dafür geschaffen.

Die zur Vergabe vorgesehenen Zweistundentakte eines durchgehenden schnellen Angebots und einer in Angermünde gebrochenen Verbindung werden der Bedeutung des Pendlerverkehrs und dem hohen Verkehrspotenzial in dieser interregionalen und internationalen Verbindung jedoch kaum gerecht. Die Möglichkeiten, Teile des Kleinbus- und privaten Autoverkehrs auf die Eisenbahn zu ziehen, werden damit nicht ausgenutzt.

Deshalb hat das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) in seinem Zielnetz bereits für den Zeitraum 2025 – 2030 eine stündliche schnelle durchgehende RE-Verbindung zwischen Berlin und Stettin mit einigen ausgewählten Halten und eine stündliche langsamere, aber auch durchgehende, RB-Verbindung mit allen Zwischenhalten konzipiert. Der RE soll danach die Nord-Süd-Strecke über den Hauptbahnhof befahren und mit einem Linienast der Anhalter Bahn verbunden werden. Die RB könnte gut mit der heutigen RB 24 verbunden werden (Lückenschluss Eberswalde – Angermünde) und so ein Angebot über Hohenschönhausen, Ostkreuz und Schöneweide zum Flughafen BER und bis Wünsdorf-Waldstadt herstellen. Damit gäbe es auch eine Direktverbindung von Stettin zum Flughafen BER.

Um die Streckenauslastung und die Trassenkosten im Knoten Berlin sowie zwischen Berlin und Angermünde zu reduzieren, ist es sinnvoll und im BSBB-Konzept vorgesehen, RE und RB nach Stettin bis Angermünde gemeinsam mit den Zügen nach Stralsund oder Schwedt zu führen und dort zu flügel. Das setzt allerdings voraus, die Stettiner Linien abgestimmt mit den anderen Linien des Nord-Süd-Netzes zu verhandeln und zu vergeben, wie es ursprünglich vorgesehen war.

Die Flügelzüge nach Stettin lassen sich am vorteilhaftesten mit den Flügelzügen nach Schwedt kombinieren, weil der Verkehrsstrom nach Stralsund und Usedom so groß ist, dass er eigene lange Züge erfordert. Dazu muss – wie im BSBB-Zielkonzept beschrieben – der Bahnhof Angermünde so umgebaut werden, dass die Züge von und nach Schwedt die gleichen Bahnsteiggleise benutzen können wie die Züge von und nach Stettin (und Stralsund). Solange das nicht geschehen ist, muss der Stettiner RE-Flügel übergangsweise mit dem Stralsunder Flügel vereinigt fahren.

Mit der stetigen Zunahme der Fahrgastzahlen in der Vertragslaufzeit ist zu rechnen. Deshalb sind von Anfang an Doppelstocktriebzüge einzusetzen. Sehr zu empfehlen sind Vierteiler, die bei Bedarf (zum Beispiel auch in der HVZ bis Eberswalde) zu 8- oder 12-Wagen-Zügen verlängert werden können.

Die nach Polen erforderlichen Zweisystem-Triebzüge müssen mit den Triebzügen des Binnenverkehrs auf den Nord-Süd-Strecken kuppelbar und gemeinsam einsetzbar sein. Das wird am einfachsten gelingen, wenn das Netz Berlin – Stettin abgestimmt mit dem Los RE 3 des Netzes Nord-Süd vergeben und geplant wird. An die Bieter sollte eine entsprechende Aufforderung oder Empfehlung gegeben werden.

Dem zu erwartenden und notwendigen Bedarf im Netz Nord-Süd trägt die Planung des BSBB mit 30-Minuten-Takten im Norden bis Neustrelitz und Angermünde, im Süden bis Jüterbog und Luckau-Uckro und im Westen bis Rathenow Rechnung. Durchgehende Stundentakte halten wir nach Rostock, Stralsund (ab Neustrelitz und ab Angermünde), Schwedt, Hoyerswerda und Elsterwerda (geflügelt in Luckau-Uckro), Falkenberg, Lutherstadt Wittenberg und Stendal für erforderlich. Das sind etwa doppelt so viel Züge wie ausgeschrieben sind. Diese sind aber auch erforderlich, um die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Bis Löwenberg, Eberswalde, Wünsdorf-Waldstadt, Ludwigfelde und Wustermark müssen diese durch weitere stündliche und zum Teil halbstündliche Linien mit mehr Zwischenhalten ergänzt werden.

Mit den von uns vorgeschlagenen dichteren Takten und der Verlegung des südlichen Astes des RE 4 auf die Dresdener Bahn besteht die Chance, auch für die Stationen der Dresdener Bahn ein besseres Angebot als das im Netz Elbe-Spree vergebene zu erreichen und obendrein den Kapazitätsverbrauch im Nord-Süd-Tunnel zu verringern, weil der RE 4 dann auf dem Strang Spandau – Dresdener Bahn verbleibt und nicht wechseln muss.

Auch die im Netz Nord-Süd eingesetzten Fahrzeuge müssen zum Flügeln und zum Stärken/Schwächen geeignet sein.

Den aus der Pandemie resultierenden erhöhten Anforderungen an den Gesundheitsschutz ist Rechnung zu tragen, indem Fahrzeuge mit geräumigen Einstiegs-, Durchgangs- und Sitzbereichen gefordert werden. Die dadurch geringere Sitzplatzkapazität muss durch größere Wagenanzahl ausgeglichen werden. Dass ein Teil der Wagen Einstiege für beide zulässige Bahnsteighöhen haben muss, ist nicht nur als Zusatzangebot, sondern generell zu fordern, um an allen Stationen wenigstens teilweise stufenfreien Einstieg zu bieten.

Zusammengefasst halten wir es für erforderlich,

- die Linien im Korridor Berlin – Stettin nicht isoliert zu verhandeln und zu vergeben, sondern gemeinsam mit den anderen Nord-Süd-Linien, zumindest mit dem Los RE 3, und dabei das Flügeln in Angermünde einzuplanen
- von vornherein zwei stündliche durchgehende Linien Berlin – Stettin zu planen, davon einen schnellen RE
- auf allen Linien dichtere Takte von Anfang an oder zeitlich versetzt vorzugeben und
- den zukunftsgerechten Umbau des Bahnhofs Angermünde planerisch und finanziell abzusichern.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Stellungnahme bei den weiteren Schritten berücksichtigen, und stehen Ihnen weiterhin gerne zu Gesprächen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Das Koordinierungsteam
des *Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg*