

i2030-Entscheidungen zu Potsdamer Stammbahn und Kremmener Bahn

Einschätzung auf Grundlage der Presseinformation vom 23.05.2022 mit Skizzen ¹

Zusammenfassung:

**Potsdamer Stammbahn richtiger Grundansatz, Korrekturbedarf im Detail.
Kremmener Bahn insgesamt fragwürdig, besonders nachteilig für Brandenburg.**

Potsdamer Stammbahn / Wannseebahn

Die Entscheidung für eine zweigleisige „Regionalbahn“, also mit Oberleitung und Wechselstrom, ist überfällig und richtig.

Zwei der Ziele können erreicht werden:

- Kapazitätserhöhung für Taktverdichtung im Pendlerverkehr von der Magdeburger Bahn (Potsdam, Golm, Werder usw. bis Brandenburg) nach Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Potsdamer Platz usw.
- Eisenbahnanschluss für Kleinmachnow und Dreilinden nach Berlin und Potsdam.

ABER: Zwei weitere Ziele können nicht erreicht werden, oder nur nach erneuter Verzögerung und Verteuerung:

- Kapazitätserhöhung für Taktverdichtung im Pendlerverkehr von der Wetzlarer Bahn (u.a. Rehbrücke, Michendorf, Beelitz, Belzig, Dessau) zur Nord-Süd-Verbindung
- Einbindung der Umsteigeknoten Wannsee und künftig Mexikoplatz (U3-Verlängerung) in die Linienführungen.

Die Elektrifizierung und Ertüchtigung des vorhandenen Gütergleises Wannsee – Zehlendorf der Wannseebahn war ursprünglich Projektbestandteil des Stammbahn-Korridors und ist jetzt weggefallen. Stattdessen enthält die Zeichnung in Kohlhasenbrück (bei Griebnitzsee) eine Verbindungskurve von der Wetzlarer Bahn (Medienstadt Babelsberg) zur Potsdamer Stammbahn in Richtung Berlin. Diese Ausfädelung müsste sinnvollerweise niveaufrei erfolgen. Mit diesen Bauwerken kommen hohe Zusatzkosten und weitere Eingriffe in die Wald- und Heidelandschaft hinzu, die – anders als beim Wiederaufbau der historischen Trasse – gegenüber bestimmten Interessengruppen (Naturschützer, Anwohner) schwer zu rechtfertigen sind und zu langwierigen Auseinandersetzungen führen können. Wannsee und Mexikoplatz würden nicht erreicht werden. Mit einer noch späteren Inbetriebnahme ist zu rechnen.

Wenn die Planungen ernsthaft beginnen, sollte das nochmal thematisiert und geändert werden.

Über die ursprünglichen Ziele hinaus geht der nunmehr vorgesehene Ausbau des Südost-rings von Schöneberg bis Treptower Kreuz. Dieses Vorhaben ist zu begrüßen, aber die Begründung ist falsch; es ist keine Folge oder Voraussetzung der Potsdamer Stammbahn. Hartnäckig wird die Aussage, Nord-Süd-Tunnel und Stadtbahn wären überlastet, immer wiederholt. Die viergleisige Nord-Süd-Verbindung ist mit 10 bis 12 Zugpaaren pro Stunde bei weitem nicht ausgelastet, wird aber bei weiteren Angebotsverdichtungen in der Zukunft bei Beibehaltung der gegenwärtigen Betriebsabwicklung an ihre Belastungsgrenze kommen. Um

¹ <https://www.i2030.de/i2030-zielvarianten-fuer-potsdamer-stammbahn-und-prignitz-express/>

die künftig notwendige Leistungsfähigkeit zu erreichen, wurde sie formal zum „Überlasteten Schienenweg“ erklärt und ein „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ aufgestellt. Das ist nach uns vorliegenden Ausführungen von DB Netz die Voraussetzung für die Finanzierung des Ausbaus. Der PEK enthält Infrastrukturergänzungen und organisatorische Maßnahmen der Gleisbenutzung. Außerdem hält das BSBB die Linienbündelung ohne Wechsel zwischen den Gleispaaren (Strangkonzzept) und digitale Leit- und Sicherungstechnik für notwendig, so dass auch die Züge der Potsdamer Stammbahn aufgenommen werden können.

Der südliche Innenring ist ein notwendiges eigenständiges Projekt, aber nicht nur ab Schöneberg, sondern von Westkreuz bis Treptower Kreuz. Im Zusammenhang mit der Potsdamer Stammbahn ist es allerdings sinnvoll, wenn außer zum Nord-Süd-Tunnel auch Züge zum Fernbahnhof Südkreuz fahren, dafür die Schöneberger Südostkurve wiederaufgebaut wird und Südkreuz am Ring einen fernverkehrstauglichen Regionalbahnsteig erhält. Der zweigleisige Wiederaufbau mit Elektrifizierung von dort bis zum Treptower Kreuz ist kein Problem. An diesem sollte der Südring zunächst niveaugleich mit der Görlitzer Bahn zusammengeführt werden. Dies darf nicht zur Verzögerung der Potsdamer Stammbahn führen.

Kremmener Bahn / Prignitz-Express

Zwei Ziele werden mit der getroffenen Entscheidung erreicht:

- Der überfällige 10-min-Takt der S-Bahn bis Hennigsdorf. Nutzen haben die Ortsteile im Bezirk Reinickendorf und die Stadt Hennigsdorf. Erst in der zweiten Stufe soll die S-Bahn bis Velten verlängert und im 20-min-Takt bedient werden; ursprünglich wurde angekündigt, diese Maßnahme vorzuziehen.
- Neue S-Bahn-Stationen Borsigwalde und Hennigsdorf Nord.

Teilweise erreicht werden kann das Ziel

- 30-min-Takt Regionalverkehr ab Neuruppin, aber nur bis Hennigsdorf, nicht bis Berlin.

Nicht erreicht werden die Ziele

- Fahrzeitverkürzung von allen Stationen im Umland (von der Prignitz bis Velten) nach Berlin (Gesundbrunnen und Nord-Süd-Tunnel)
- Umbau des Bahnhofs Tegel zum Verknüpfungspunkt mit den zahlreichen Buslinien und mit Regionalbahnhalt
- Entlastung des nördlichen Außenrings und anderer Radialstrecken von umgeleitetem radialem Regionalverkehr.

So bleibt für die Pendler aus Neuruppin, Wittstock usw. alles beim Alten: entweder in Hennigsdorf in die S-Bahn umsteigen oder mit deutlich längerer Fahrzeit über Spandau in Gesundbrunnen oder (ab 12/2023) in Charlottenburg ankommen. Bei der stellenweise angedeuteten Variante, ab Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Gesundbrunnen zu fahren, würde sich die Fahrzeit schon spürbar verringern, allerdings unter Inkaufnahme anderer Nachteile.

Im Vergleich zu den sehr teuren Überwerfungsbauwerken in Kohlhasenbrück bei der Potsdamer Stammbahn ist es unverständlich, dass für eine niveaufreie Kreuzung mit der Gorkistraße in Tegel kein Geld vorhanden sei. Auch im 10-min-S-Bahn-Takt stellen die Schrankenschließzeiten für die 4 Buslinien mit bereits heute 21 Fahrten pro Richtung und Stunde eine Behinderung dar, die den niveaufreien Ausbau der Kreuzung Gorkistraße nahelegen.

In Tegel soll Geld gespart werden; dadurch werden die verkehrlichen Ziele nicht erreicht. In Kohlhasenbrück soll dagegen viel Geld ausgegeben werden, ohne erkennbaren zusätzlichen Nutzen für verkehrliche Ziele.

Falls der Umbau des Bahnhofs Tegel aus finanziellen Gründen tatsächlich zunächst zurückgestellt wird, sollte der Korridor stufenweise ausgebaut werden:

Stufe 1

- Ausbau Schönholz – Hennigsdorf für 10-min-Takt S-Bahn und Hennigsdorf – Velten für 20-min-Takt S-Bahn
- Aufbau der Nordostkurve am Kreuz Hennigsdorf (Bahnkörper und bauliche Vorleistungen sind vorhanden) für den Regionalverkehr, der dann mindestens im 60-min-Takt über das Karower Kreuz und Gesundbrunnen in den Nord-Süd-Tunnel geführt wird; Velten wird Umsteigestation in die S-Bahn.

Mit dem Wegfall der Wende in Hennigsdorf und dem etwas kürzeren Weg über das Karower Kreuz verkürzt sich die Fahrzeit um weitere etwa 10 Minuten. Allerdings besitzt diese Stufe folgende Nachteile:

- Die Verkehrsaufkommenspunkte Hennigsdorf und Tegel werden nicht direkt erreicht.
- Die Streckenkapazität des nördlichen Außenrings wird vor allem für den Güterverkehr gebraucht, und in zweiter Linie für den tangentialen Regionalverkehr (Potsdam – Golm – Hennigsdorf – Oranienburg). Radialverkehr sollte hingegen nicht über eine Tangente umgeleitet werden und dort Kapazität verbrauchen, sondern direkt radial ins Zentrum geführt werden, damit Radial- und Tangentialverkehr sich nicht behindern und Angebotsverdichtungen auf den anderen Radialstrecken (Hamburger, Stettiner und Nordbahn) nicht eingeschränkt werden.
- Die niveaugleiche eingleisige Verbindungskurve am Karower Kreuz stellt einen Zwangspunkt die Fahrplankonstruktion und Betriebsführung dar.
- Die Schrankenschließzeiten an der Gorkistraße in Tegel verdoppeln sich, was vor allem für den Busverkehr nachteilig ist.

Deshalb kann die Stufe 1 nur eine zeitweilige Zwischenlösung sein.

Stufe 2

- S-Bahn wie Stufe 1.
- Ausbau Schönholz – Velten für 30-min-Takt Regionalverkehr direkt ins Berliner Zentrum.
- Umbau des Bahnhofs Tegel zum fahrgastfreundlichen Verkehrsknotenpunkt Regionalbahn/S-Bahn/Bus mit niveaufreier Kreuzung der Gorkistraße.