



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

post@buendnis-schiene-bb.de

www.buendnis-schiene-bb.de

12.09.2022

Stellungnahme

zum Entwurf des Plans zur Erhöhung der Streckenkapazität (PEK) der Berliner Stadtbahn vom 22.08.2022 der DB Netz AG

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von zahlreichen Institutionen, Verkehrs- und Umweltverbänden, Vertretern von Wissenschaft und Wirtschaft, Kommunen und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg beschäftigt sich vor allem mit den Fragen des Pendelverkehrs zwischen Berlin und Brandenburg, weil dort der größte Handlungsdruck besteht. Markenzeichen des Bündnisses ist dabei die ganzheitliche Betrachtung des Berlin/Brandenburger Bahnnetzes, nicht nur die Diskussion von lokalen Themen. Daher sieht das Bündnis Bedarf, zum PEK der Berliner Stadtbahn Stellung zu nehmen.



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft



Unterstützung durch die Politik

Die Ziele des Bündnisses Schiene werden bislang durch folgende politische Akteure unterstützt:



1. Grundsätzliches

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg begrüßt ausdrücklich die Vorgehensweise der DB Netz AG, die aus dem vorgelegten PEK zur Berliner Stadtbahn deutlich wird, hält sie jedoch im Detail für ergänzungsbedürftig.

Die Berliner Stadtbahn ist nicht irgendeine Bahnstrecke, sondern (zusammen mit dem Nord-Süd-Tunnel) das Herzstück des Bahnverkehrs in einer großen Region und – im Fall des Fernverkehrs – eine Strecke von großer nationaler und internationaler Bedeutung. Nach unserer Meinung hätte sehr viel deutlicher zum Ausdruck kommen müssen, dass es hier nicht um ein „lokales Problem“ geht.

Auch wenn – wie im PEK ausgeführt – Kapazitätsengpässe „insbesondere“ in einem kurz- und mittelfristigen Zeitraum zu betrachten sind, so sollte hier der Blick unbedingt geweitet werden, um die langfristige Ausweitung der Kapazität des Bahnnetzes der Bundeshauptstadt zu untersuchen.

Betrachtet werden von DB Netz AG nur die vordergründigen Fahrplan- und Infrastrukturthemen im Wirkungsbereich von DB Netz. Nun ist aber der Berliner Hauptbahnhof Teil der Berliner Stadtbahn, und dort treten ganz erhebliche regelmäßige Störungen auf, die nicht von der Schieneninfrastruktur und der Fahrplanung verursacht sind, sondern von Problemen im Bereich der bahnsteigseitigen Infrastruktur des Schwesterunternehmens DB Station & Service sowie der nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Auf diese Themen wird weder bei der Ursachensuche noch bei den Vorschlägen für Lösungen eingegangen.

Wir haben uns erlaubt, dies deutlich herauszuarbeiten und Vorschläge für weitere Nutzungsvorgaben zu machen, die daraus abgeleitet werden können.

Weiterhin sehen wir keine ausreichende Berücksichtigung der künftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage. Auch dazu machen wir Ausführungen.

Für die langfristige Weiterentwicklung der Berliner Stadtbahn müssen jetzt bald die richtigen Weichen gestellt werden. Wo, wenn nicht im PEK, sollte dies auch mit der gebotenen Deutlichkeit klar angesprochen werden, um Entscheidungsträger in Bund und Ländern auf die Dringlichkeit, die Probleme und mögliche Lösungswege hinzuweisen.

2. Zu den Gründen der Überlastung

2.1 Allgemeines

Zur Ehrlichkeit gehört die Erwähnung, dass die ja erst vor rund 25 Jahren gebaute Schieneninfrastruktur damals nicht nach sinnvollen Grundlagen geplant wurde. Während es in der Schweiz, in Österreich oder in anderen europäischen Ländern in den 1990er Jahren bereits Standard war, fahrplan- und kapazitätsorientiert zu planen, ist die Schieneninfrastruktur der Berliner Stadtbahn ebenso wie der übrigen Bahnknoten Berlin nicht aufgrund eines konkreten Fahrplans konzipiert worden.

2.2 Durchbindung der Regionallinien als Prinzip

Zwischen der Abbildung 10 der SPNV-Linien der 1. Betriebsstufe des Netzes Elbe-Spree und den „detektierten Engpässen“ gibt es eine Differenz: Während in der Abbildung die Linie RE2V (zweite gelbe Linie ab Cottbus nach Berlin) in Charlottenburg endet, taucht bei den „detektierten Engpässen“ eine in Charlottenburg endende Linie RE2V nicht auf.

Die Erklärung: Zeitlich genau passend endet in Wannsee eine von Belzig kommende Verstärkerlinie RE7V; mit einer Durchbindung Belzig-Cottbus konnte das Enden der RE2V entgegen der ursprünglichen Planung des VBB im Fahrplan 2023 vermieden werden. Die beiden Linien RE2V und RE7V sind zwar in verschiedenen Losen des Netzes Elbe-Spree, werden aber zufällig vom selben Betreiber gefahren, sodass die Durchbindung möglich war. Das Enden der Linie RE2V auf der Stadtbahn konnte so entfallen, für die Fahrgäste auf der RE7V entstand ein wesentlich besseres Angebot und nebenbei wurde sogar der Fahrzeugbedarf reduziert.

Diese Lösung war ein Vorschlag aus den Reihen des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg, nicht etwa von DB Netz oder vom Aufgabenträger. Einmal mehr zeigt sich, dass die Einbindung der Zivilgesellschaft nicht nur eine lästige Pflichtübung sein sollte, sondern eine demokratische Selbstverständlichkeit, die Planungen oft entscheidend verbessern kann.

Fazit: Das Prinzip „Durchbindung, wann immer möglich“ soll durchgesetzt werden, die dazu im PEK zu findenden Ansätze befürworten wir ausdrücklich. Offenbar ist aber auch eine bessere Kommunikation von DB Netz AG mit den Planern beim VBB notwendig, um das Enden von Linien an ungünstigen Stellen im Bahnknoten Berlin zu vermeiden.

Anhand der Planungen des Netz Elbe-Spree wird von DB Netz AG eine Reduzierung des SPNV-Verkehrsangebots von 8 auf 7 Züge je Richtung und Stunde vorhergesagt (Verlegung der Linie RE2V in den Nord-Süd-Tunnel). Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg plädiert dafür, von dauerhaft mindestens acht Linien des SPNV auf der Berliner Stadtbahn auszugehen. Im konkreten Fall der Linien RE2V und RE7V ist festzustellen, dass ein erneutes Wenden der RE7V in Wannsee bei Verlegung der RE2V in den Nord-Süd-Tunnel aus Sicht des Bündnis Schiene nicht in Frage kommt; damit würden 2026 ohnehin weiter acht Züge pro Stunde auf die Stadtbahn verkehren.

2.3 Erforderliche Haltezeit und Haltezeitüberschreitungen als Ursache von Überlastung und Verspätungen

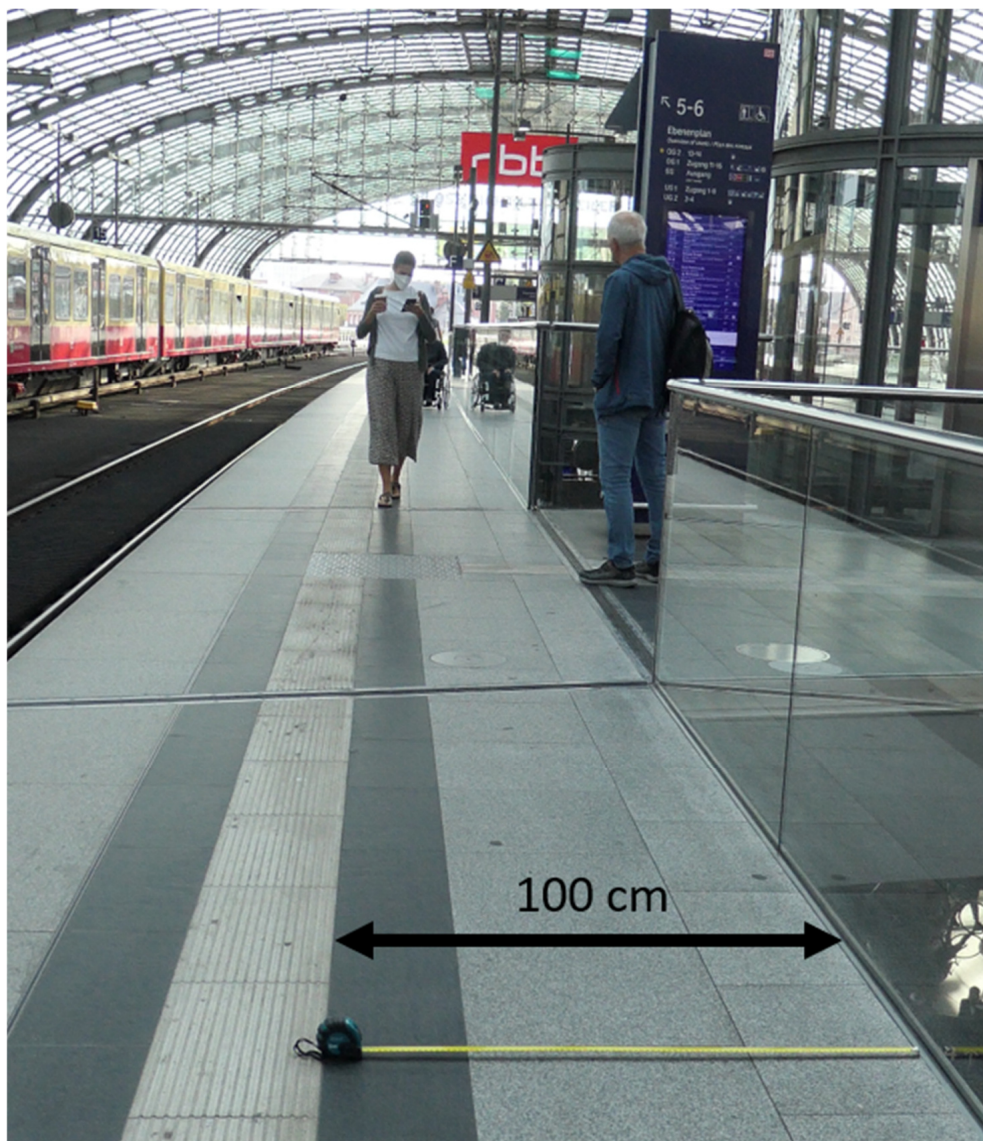
Nicht erwähnt wird bei der Ursachenforschung, warum für den SPNV außergewöhnlich lange Haltezeiten notwendig sind, ebenso wenig, dass insbesondere in den Spitzenstunden wie etwa Freitag-nachmittag regelmäßig Haltezeitüberschreitungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auftreten, die zu Anfangsverspätungen von Fernverkehrszügen quer durch Deutschland führen und den Betrieb auf der Stadtbahn beeinträchtigen.

Bei der Planung des Berliner Hauptbahnhofs, insbesondere der beiden Bahnsteige 11/12 und 13/14 der Berliner Stadtbahn, standen offenkundig vorrangig ästhetische und architektonische Aspekte im Vordergrund, und nicht die funktionale Gestaltung einer Hochleistungs-Verkehrsstation mit reibungslosen Abläufen beim Ein- und Aussteigen. Dies sollte Erwähnung finden, um bei anderen Projekten in Zukunft solche Fehler zu vermeiden und jetzt kurz- und mittelfristig Maßnahmen zu entwickeln, um die regelmäßig auftretenden Haltezeitüberschreitungen des Fernverkehrs zu vermeiden.

Der für den Fahrgast relevante Ablauf am Berliner Hauptbahnhof bei der Nutzung von Zügen des SPFV von den Bahnsteigen mit den Gleisen 11/12 und 13/14 stellt sich wie folgt dar:

Der Fahrgast wird über einen von zwei Aufgängen zum Bahnsteig geleitet, ohne irgendeine Informationsmöglichkeit vor Betreten des oberen Bahnsteigs, wo auf dem 400 Meter langen Bahnsteig der gewünschte Zugteil bzw. der Wagen zu einer vorhandenen Reservierung zu finden ist, und welcher der beiden Aufgänge dabei sinnvollerweise zu benutzen ist.

Mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % findet sich zumindest der ungeübte Fahrgast auf dem falschen Ende des Bahnsteigs wieder und begibt sich auf den Weg in Richtung auf das andere Ende des Bahnsteigs. Dieser Weg führt zwangsläufig über zwei lange Engstellen von nur 100 cm Wegbreite zwischen weißer Linie (Sicherheits- und Blindenleitstreifen) und Geländer. Dieser schmale Streifen wird aber auch von wartenden Reisenden genutzt. Ein Durchkommen ist an dieser Stelle stark erschwert.



Genau 100 cm Platz besteht entlang von rund 100 Metern im Bereich der Lichtschächte für wartenden Reisende und Reisende, die am Bahnsteig Gleis 13/14 entlanggehen.

Da ein erheblicher Teil der Fernverkehrs-Fahrgäste am Berliner Hauptbahnhof die Züge der jeweiligen Fernverkehrslinie nur gelegentlich nutzt, handelt es sich hier nicht um ein Problem einiger weniger Gäste. Werden dann noch größere Rollkoffer, Taschen und Kinderwagen mitgeführt und ist der schmale Streifen von wartenden Gästen mit Koffern und Kinderwagen oder Gruppen von Fahrradfahrenden blockiert, ist das Chaos vorprogrammiert, die Reisenden stehen bei Einfahrt ihres Zuges noch nicht dort, wo sich der Wagen mit der Reservierung befindet. Hinzu kommen noch wiederholt auftretende Probleme durch "veränderte Wagenreihung", die oft zu spät oder gar nicht kommuniziert werden, sowie die Abschaffung der Aushang-Wagenstandanzeiger, so dass die Wagenreihung erst kurz vor Abfahrt für den Fahrgast erkennbar ist.

Die Lösung dieser Probleme kann nicht durch DB Netz AG erfolgen, sondern nur durch das Schwesterunternehmen DB Station&Service AG im Zusammenwirken mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Problem nicht anzusprechen und sich selbst vordergründig auf „Netz-Themen“ zu beschränken, ist im Rahmen eines PEK eines bundeseigenen Infrastrukturunternehmens ein bemerkenswerter Vorgang, der die strukturelle Reformbedürftigkeit des Konzerns und der derzeitigen Management-Struktur zur angemessenen Bewältigung von Verkehrsaufgaben zeigt. Ein pünktlicher und reibungsloser Bahnverkehr ist nicht von DB Netz AG allein herbeiführbar, sondern erfordert die Einbeziehung aller Mitwirkenden im System Schiene.

3. Zur Verkehrsnachfrage

Im PEK wird dazu ausgeführt: „es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage auf der Berliner Stadtbahn auch langfristig auf hohem Niveau bleiben wird“. Hier erlauben wir uns den Hinweis, dass das offizielle Ziel der Bundesregierung eine Verdoppelung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr bereits bis 2030 ist, nicht etwas ein Verbleiben der Nachfrage auf hohem Niveau. Auch wenn DB Netz AG unter Verkehrsnachfrage Zugzahlen und nicht Fahrgastzahlen versteht, so gibt es doch offenkundig eine Lücke zwischen der Tendenzaussage des PEK und übergeordneten politischen Zielen der Bundesregierung.

Hinsichtlich der Aussagen im PEK zu den Zugzahlen nach dem Zielfahrplan des Deutschlandtakt erlauben wir uns den Hinweis, dass das Land Brandenburg für diesen Zielfahrplan lediglich das Mengengerüst des Netzes Elbe-Spree angemeldet hat. Ob dieses für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen eine ausreichende Kapazität bereitstellen kann, darf bezweifelt werden.

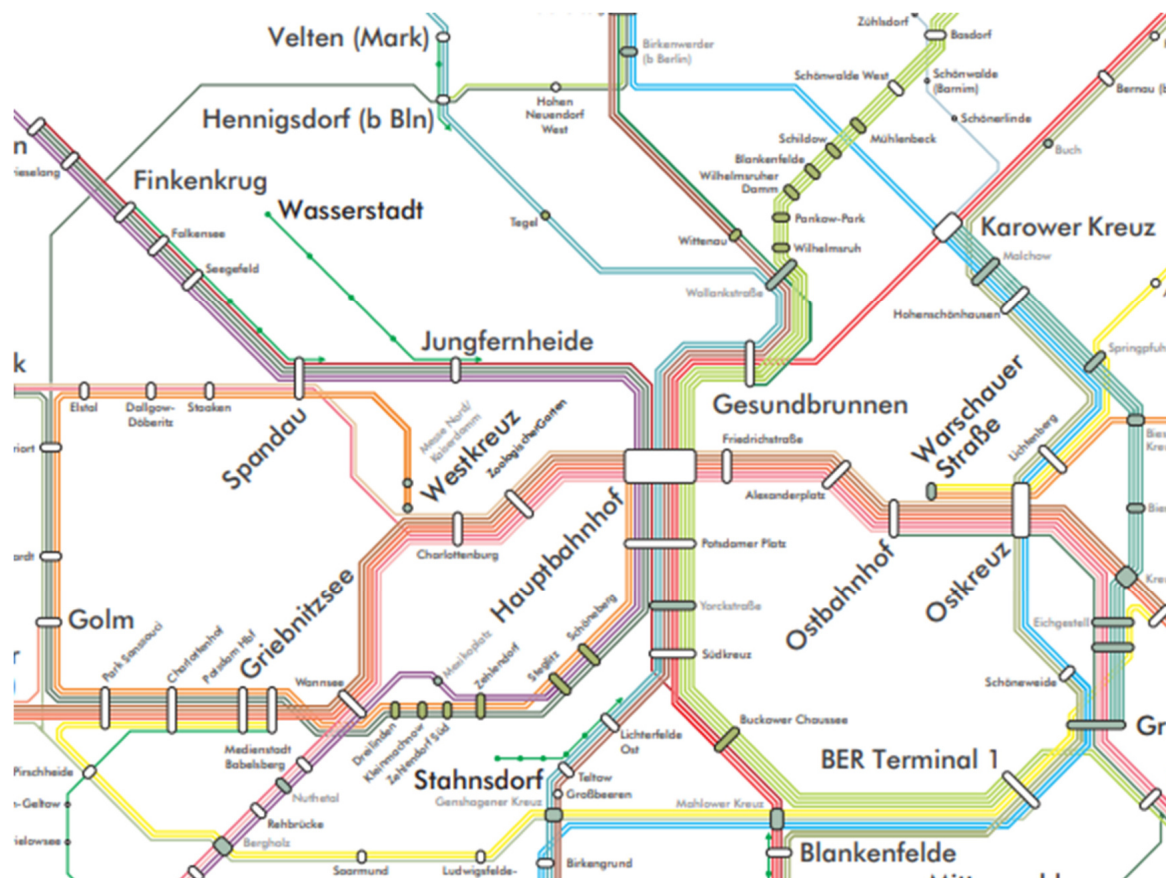
Zugzahlen sind das eine, tatsächliche Kapazität je Zugfahrt das andere. Derzeit gibt es keine Linie, die die Bahnsteiglänge der Berliner Stadtbahn von 210 Metern tatsächlich ausnutzt, die übliche Länge der Züge geht kaum über 140 Meter hinaus. Auch mit dem Netz Elbe-Spree wird nur einmal pro Stunde und Richtung ein Zug mit 210 Metern gefahren. Die Verlängerung der Bahnsteige auf allen Außenästen der Linien, die auf der Berliner Stadtbahn verkehren, oder die Einrichtung von

Bahnhöfen mit der Möglichkeit zum Stärken und Schwächen der Züge, wäre also eine herausragend wichtige Maßnahme, um mehr Verkehr auf der Berliner Stadtbahn zu bewältigen, indem die Züge dort die volle Bahnsteiglänge auch ausnutzen.

Bereits jetzt eine Vorgabe seitens DB Netz AG als Ankündigung zu setzen, dass in der weiteren Zukunft nur Linien im Taktverkehr auf der Stadtbahn akzeptiert werden, die die volle Bahnsteiglänge von 210 Metern ausnutzen können. Nur so kann es gelingen, die Aufgabenträger des SPNV dringlich darauf aufmerksam zu machen, dass eine Verlängerung der Bahnsteige auf allen wichtigen auf Berlin zuführenden Strecken auf lange Sicht notwendig ist.

Eine offizielle Planung, die über das Mengengerüst und die Laufzeit des Netz Elbe-Spree hinausreicht, gibt es seitens der Aufgabenträger nicht. Es ist offenkundig, dass mit dem Netz Elbe-Spree eine Verdoppelung der Nachfrage nicht ohne weiteres erreicht werden kann.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat eine langfristige Linienkonzeption erarbeitet (siehe nachfolgende Grafik). Die dabei vorgesehene maßvolle Steigerung der Zugzahlen ist nur mit einer langfristigen Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere durch ETCS möglich. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg wird sich mit diesem Thema weiter beschäftigen.



Ausschnitt Linienplan Bündnis Schiene Berlin Brandenburg 2035 (ausführlicher zum Download unter www.buendnis-schiene-bb.de)

4. Zu den Infrastrukturmaßnahmen

Die vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen werden vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Insbesondere die Einrichtung von Überleitmöglichkeiten für Gleiswechselbetrieb durch Weichenverbindungen wird vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg seit langem gefordert; die nun vorgeschlagene neue Weichenverbindung im Westkopf des Berliner Hauptbahnhofs ist wichtig, weitere Weichenverbindungen sind wünschenswert.

Aus unserer Sicht fehlt ein wesentliches Element zur Stabilisierung des Betriebs: An beiden Enden der Berliner Stadtbahn, sowohl im Bereich Charlottenburg als auch in Ostbahnhof/Ostkreuz fehlt eine mittige Wendemöglichkeit, um bei Störungen und Bauzuständen Linien wenden zu können. Auch wenn eine solche Ergänzung nicht einfach und kurzfristig herstellbar ist, sollte sie gleichwohl in die Liste der erforderlichen Maßnahmen aufgenommen werden, um sie mittel-/langfristig in Angriff nehmen zu können.

Wie auch im PEK unter Punkt 4.2 dargestellt, wird der wichtigste Lösungsbeitrag zu den Kapazitätsengpässen auf der Berliner Stadtbahn in der Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) in Verbindung mit ETCS Level 2 hoher Leistungsfähigkeit bestehen. Dichtere Blockteilung ist dabei der Schlüssel für eine dichtere Zugfolge und zügige Betriebsabwicklung. Die Ausführungen können nur unterstrichen werden.

Diese Tatsachen müssen von Seiten des Infrastrukturbetreibers allerdings mit mehr Nachdruck den Aufgabenträgern, den Ländern Berlin und Brandenburg und dem Bund vermittelt werden. Ein zuverlässiger und pünktlicher Regionalverkehrsbetrieb mit ausreichender Kapazität ist in weiten Teilen des Landes Brandenburg nur darstellbar, wenn die Probleme auf der Berliner Stadtbahn gelöst werden, ähnliches gilt für einen deutschlandweit zuverlässigen Verkehr der von Berlin ausgehenden wichtigen ICE-Linien.

Daher fordert das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg eine baldige Inangriffnahme des Projekts der Umstellung der Berliner Stadtbahn auf digitale Stellwerkstechnik und ETCS Level 2 mit dichter Blockteilung. Möglichst noch vor 2030, auf jeden Fall aber Anfang des nächsten Jahrzehnts, müssen durch Inbetriebnahme einer digitalen Stadtbahn die Kapazität ebenso wie Stabilität und Pünktlichkeit nachhaltig gesteigert werden.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg wird seinerseits einen Vorschlag für die künftige Betriebsabwicklung auf der Berliner Stadtbahn mit ETCS Level 2 erarbeiten und die Länder auf die Dringlichkeit des Themas hinweisen.

5. Zu den Fahrplanmaßnahmen und vorgesehenen Nutzungsvorgaben

Die von DB Netz vorgeschlagenen Maßnahmen werden unterstützt, auch wenn sie keine durchgreifende Verbesserung erwarten lassen.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg regt an, zwei wichtige zusätzliche Nutzungsvorgaben zu verfügen, die tatsächlich langfristig stabilisierend und kapazitätserweiternd wirken werden:

Neue Nutzungsvorgabe: Ausnutzung der vollen Bahnsteiglänge

Besserung ist im Regionalverkehr durch die Erhöhung der Zugkapazität zu erreichen, womit perspektivisch die weitere Steigerung der Zugzahlen begrenzt werden kann.

Wie bereits unter 2. ausgeführt, sollte DB Netz AG bereits jetzt ankündigen, ab einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt (Vorschlag: Fahrplan 2030) keine Bestellung von Nahverkehrslinien im Takt auf der Berliner Stadtbahn mehr zu akzeptieren, die die volle Bahnsteiglänge von 210 Metern nicht auszunutzen können, weil im Außenbereich die Bahnsteiglänge begrenzt ist und zwischen verbleibenden Streckenabschnitten mit zu kurzen Bahnsteigen und dem Bahnknoten Berlin keine Bahnhöfe bereitstehen, die Stärken und Schwächen der Züge erlauben.

Eine Änderung der für die Kapazitätsausnutzung ungünstigen Bestellungen der Länder sind nur zu erwarten, wenn die Länder mit der gebotenen Dringlichkeit darauf hingewiesen werden, dass sie mit größerem Engagement ihrer Verantwortung für eine zukunftsgerechte gesamthafte Gestaltung des Regionalverkehrs nachkommen müssen. Deshalb plädieren wir für die Ankündigung einer Nutzungsvorgabe, die das erzwingt.

Neue Nutzungsvorgabe: Verbesserung der Reisenden-Information zur Reduzierung der Haltezeiten

Ab einem Zeitpunkt in der Zukunft (z.B. Fahrplan 2025) akzeptiert DB Netz AG nur noch Bestellungen von Zügen des SPFV mit Halt am Berliner Hauptbahnhof, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zusammenwirken mit DB Station & Service AG nachweist, dass der durchschnittlich geübte Bahnreisende so rechtzeitig nach Betreten des Bahnhofs bzw. vom Tiefbahnhof kommend über die Stellung der Wagen des gewählten Zuges ohne umständliches Hantieren mit einer App informiert wird, dass er den „richtigen“ Ausgang zum Bahnsteig mit den Gleisen 11/12 beziehungsweise 13/14 nutzen kann. Nur so können zeitaufwändige und betriebsbehindernde Fahrgastströme durch die Engstellen am Bahnsteig verhindert werden.

Zusammenfassend ermutigt das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg die DB Netz AG, den mit der PEK aufgezeigten Weg konsequent weiterzugehen und dabei Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen auch mit lästigen Auflagen und politischem Nachdruck klarzumachen, dass ein pünktlicher und zuverlässiger Bahnbetrieb nur möglich ist, wenn eine angemessene Mitwirkung der Zugangsberechtigten erfolgt.