



Per E-Mail

Herrn Alexander Kaczmarek
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn

Herrn Ole Grassow
Leiter für Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG

nachrichtlich:

Frau Senatorin Bettina Jarasch
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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

Herrn MDir Hugo Gratza
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Abteilung Eisenbahnen

Geschäftsführung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg GmbH

Verkehrspolitische Sprecher der das BSBB unterstützenden Fraktionen im AGH und Landtag

Einschätzung des PEK Spandau – Nauen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erlauben uns, unaufgefordert zum Plan der DB Netz AG vom 16.05.2022 zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Berlin-Spandau – Nauen Stellung zu nehmen.

Erfreulich ist, dass für den PEK Spandau – Nauen bessere Realisierungsvoraussetzungen vorliegen als für den PEK Nord-Süd, da die DB Netz AG im Rahmen des Programms i2030 am 01.10.2020 eine Aufgabenbeschreibung für die Leistungsphase 2 (Vorentwurfsplanung) des Ausbaus Spandau – Nauen herausgegeben hat, während Derartiges für die vom PEK Nord-Süd erfassten Strecken und für die Stadtbahn noch nicht vorliegt.

Wir unterstützen die kleineren Maßnahmen mit geringen Kosten und begrenztem Nutzen, die – außerhalb von i2030 – bis 12/2022 vorgesehen sind:

- Reaktivierung eines Wende- und Abstellgleises am Westkopf des Bf Nauen, weil die gegenwärtige Situation mit 3 Bahnsteiggleisen für die hinzukommende dritte wendende RB/RE-Linie nicht ausreicht
- Erhöhung der Nutzlänge des Güterzugüberholungsgleises in Nauen auf 640/650 m durch Lichtperrisignale.

Ebenso unterstützen wir, dass bis 12/2025 der Durchrutschweg des Bahnsteiggleises in Brieselang Richtung Berlin in das Flankenschutzgleis verlegt werden soll, damit Behinderungen nachfolgender durchfahrender Züge und vom westlichen Außenring entgegenkommender Züge vermieden werden.

Alle anderen schwerwiegenden Infrastrukturmängel hat DB Netz erkannt; sie sollen im Rahmen des i2030-Projekts weitgehend abgestellt werden. Wir begrüßen, dass sich der PEK zu dessen grundlegenden Arbeitsrichtungen bekennt: viergleisiger Streckenausbau zur Entmischung schneller und langsamer Züge, zwei weitere Bahnsteiggleise in Spandau, zwei Umfahrungsgleise mit Überwerfungsbauwerken zum Minimieren der Fahrstraßenausschlüsse infolge der asymmetrischen Gleisanordnung, Verlegung von Haltepunkten an die zukünftige S-Bahn-Strecke. Er verweist weitgehend auf die dort noch im Detail

laufenden Variantenuntersuchungen, nennt dafür aber weder Termine noch geschätzte Kosten und bezeichnet den Ausbau als langfristig. Angestrebt werden auch längere Überholgleise und niveaufrei ein- und ausfädelnde Verbindungskurven am Falkenhagener Kreuz; der aus der Aufgabenbeschreibung im PEK wiedergegebene Spurplan stellt jedoch nur die zum nördlichen Außenring dar.

Im Text ist die Rede von "Nutzung der 6 Bahnsteiggleise im Richtungsbetrieb". In der Zeichnung, die allerdings nur eine mögliche Variante abbilden soll, sind jedoch nur 4 Bahnsteiggleise im Richtungsbetrieb und die zwei neuen außerhalb dessen dargestellt. Das Strangkonzept wäre so nur innerhalb des Fernverkehrs umsetzbar. Regionalzüge im „Strang“ Stadtbahn – Lehrter Bahn müssten stets den „Strang“ Nordring – Hamburger Bahn kreuzen. Die diesbezüglichen Einwände in der BSBB-Stellungnahme vom 08.12.2020 zur Aufgabenbeschreibung hat der VBB in seiner Antwort vom 10.02.2021 abgelehnt; auf die Erwiderung des BSBB vom 20.05.2021 hat er nicht reagiert.

Die Einführung der Lehrter Stammstrecke in den Bahnhof Spandau ist – wie im Istzustand – ab Abzweig Nennhauser Damm weiterhin eingleisig vorgesehen. Um Behinderungen bei der Nutzung der neuen südlichen Bahnsteiggleise 7 und 8 zu vermeiden, ist jedoch der zweigleisige Ausbau erforderlich.

Die laufende Machbarkeitsstudie für einen S-Bahn-Tunnel wird nicht erwähnt, könnte aber unter anderem mit den „mehreren Ausbauoptionen“ gemeint sein. Wir unterstützen, dass „die Aufwärtskompatibilität zu einer Viergleisigkeit Richtung Berlin-Moabit“ untersucht werden soll.

Als bereits realisierte fahrplantechnische Maßnahme, die wir ebenfalls als notwendig ansehen, wird genannt, dass in Spandau in der Regel nicht gewendet werden darf.

Ausblick:

Wir erkennen an, dass mit dem PEK wenigstens eine Beschreibung der infrastrukturellen und fahrplantechnischen Maßnahmen vorliegt, „deren Realisierung zur Beseitigung der Ursachen dienen kann, die zur Überlastungserklärung ... geführt haben“, und dass an der korrespondierenden Vorentwurfsplanung gearbeitet wird. Uns fehlt aber im PEK oder im Zusammenhang mit dem PEK eine gewisse Verbindlichkeit, dass die Voraussetzungen zur Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung geschaffen werden. Außerdem erwarten wir einen nicht nur „langfristig“ angelegten Zeitplan.

Neben den bereits zur Vorentwurfsplanung vorgeschlagenen und oben wiederholten Änderungen an den Planungen halten wir auch ein Bekenntnis zur Kapazitätssteigerung durch wesentlich dichtere Blockteilung mittels ETCS für erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Das Koordinierungsteam
des *Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg*