

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz  
und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Dienstgebäude.

Am Köllnischen Park 3

10179 Berlin

Telefon: +49-30-9025-  
1000

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Berlin, 28.01.2024

*Rot kursiv: Kommentar Koordinierungsteam BSBB 12.02.2024*

Kurzfristige Verkehrsverbesserungen ohne Infrastrukturausbau

Sehr geehrter Herr Leister,

vielen Dank für die Übermittlung Ihrer Vorschläge für kurzfristige Verkehrsverbesserungen im Eisenbahn-Regionalverkehr, S-Bahn-Verkehr und Fernverkehr vom 27. September 2023. Für die verspätete Antwort möchte ich bei Ihnen um Entschuldigung bitten.

In den vergangenen zwei Jahren wurde sowohl im Eisenbahn-Regionalverkehr als auch bei der S-Bahn das Angebot zum Teil deutlich ausgeweitet. Dieser Angebotsausbau setzt sich auch in den Folgejahren auf Grundlage der bereits abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Verkehrsverträge kontinuierlich *aber in zu geringem Umfang* fort. Für weitere kurzfristige Angebotsverbesserungen, die auch in den Folgejahren weiter zu finanzieren wären, ist angesichts der finanziellen Beschränkungen im Berliner Landeshaushalt derzeit leider kein ausreichender Spielraum vorhanden. *Weil die aus Klima- und Umweltgründen notwendige „Verkehrswende“ als weniger wichtig eingestuft wird.* Dennoch haben sich die Fachreferate meines Hauses Ihre Vorschläge angesehen und nachfolgend zusammengefasst bewertet.

Fernverkehr:

Der Berliner Senat wird sich weiterhin im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten dafür einsetzen, dass der Bahnhof Zoologischer Garten von den Fernzügen auf der Berliner Stadtbahn bedient wird. Die Entscheidung über die Einrichtung von Fernverkehrshalten liegt letztendlich jedoch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Grundvoraussetzung sind auch entsprechende

Infrastrukturkapazitäten, die auf der Stadtbahn als überlastetem Schienenweg derzeit nicht immer vorhanden sind.

*Erstens: Der Bahnhof Zoologischer Garten besitzt in jeder Fahrtrichtung zwei Bahnsteiggleise, die wechselseitig nutzbar sind. In unserem Schreiben vom 27.09.2023 nannten wir organisatorische Randbedingungen, unter denen sich die Halte der Fernverkehrszüge einplanen lassen. Wenn die DB kein Eigeninteresse aufbringt, muss der Senat im Interesse der Berliner Fahrgäste energischer die Wiederherstellung der besseren Fernverkehrsanbindung der westlichen Stadtteile bei der DB einfordern. Das unausgesprochene Ziel des Wegfalls der Fernverkehrshalte am Zoo – genügend Käufer und Umsatz der am Hauptbahnhof eingerichteten Geschäfte – ist nach eventuellen Anfangsschwierigkeiten längst erreicht. Auch ohne die Ein- und Aussteiger am Zoo werden weiterhin viele Touristen die Einkaufsmöglichkeiten am Hauptbahnhof nutzen.*

*Zweitens: Der Erklärung der Stadtbahn zum überlasteten Schienenweg folgte ein Plan der DB Netz AG zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) mit einer Reihe von zielführenden Teilmaßnahmen. Aber Aktivitäten zur Umsetzung dieses Plans sind nicht bekannt. Vom Senat erwarten wir, dass er nicht ständig wegen der angeblichen Überlastung mögliche Angebotsverbesserungen ablehnt, sondern sich bei der DB und beim Bund konsequenter für die schnellstmögliche Erhöhung der Kapazität einsetzt. Natürlich im Zusammenwirken mit dem Land Brandenburg, das auch ein Interesse an einem näher gelegenen Fernverkehrshalt (und einer Angebotserhöhung auf der Stadtbahn im Regionalverkehr – siehe weiter unten) haben dürfte.*

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

### Eisenbahn-Regionalverkehr:

Seite 2 von 3

Eine Vielzahl der von Ihnen vorgebrachten Vorschläge tangiert neuralgische Punkte im Netz, bei denen bereits die Umsetzung des derzeitigen Angebotes herausfordernd war oder bei denen sich auch für perspektivisch geplante Angebotsausweitungen bereits gezeigt hat, dass eine Verdichtung des heute vorhandenen Angebotes nicht mehr ohne vorherigen Ausbau der Infrastruktur möglich sein wird.

*Ein Vorschlag ist, die Verstärkerzüge Dessau – Wannsee (RE 7) ganztägig mit den Verstärkerzügen Charlottenburg – Cottbus (RE 2) durchzubinden und so die Lücke zwischen Wannsee und Charlottenburg zu schließen. Dies benötigt nicht nur keine zusätzliche Kapazität auf überlasteten Abschnitten, sondern ist eine betriebliche Vereinfachung und ein Kapazitätsgewinn in den Bahnhöfen Wannsee und Charlottenburg, wo Bahnsteige knapp und Rangierfahrten besonders lästig sind.*

*Ein weiterer Vorschlag ist, den FEX, der ab Dezember 2025 von Süden zum Hauptbahnhof fahren soll, abwechselnd nach Gesundbrunnen und Nauen zu verlängern. Den Abschnitt Hauptbahnhof – Gesundbrunnen befährt der FEX heute sogar zweimal stündlich, so dass unser Vorschlag einen geringeren Kapazitätsverbrauch beinhaltet, aber Gesundbrunnen die Direktverbindung zum BER behält. Für den Abschnitt Hauptbahnhof – Nauen schlugen wir die Verknüpfung mit der RB 14 vor, so dass auch hier kein höherer Kapazitätsverbrauch vorliegt, aber das kapazitätszehrende Wenden im Hauptbahnhof vermieden und eine neue Direktverbindung Jungfernheide – BER und eine weitere ab Nauen und Spandau zum BER hergestellt wird.*

*Die RB23 fährt in der HVZ von Golm bis Ostbahnhof. Also müsste diese Fahrplantrasse auch ganztags zur Verfügung stehen und damit zu allen Tageszeiten die wichtige Direktverbindung zwischen den Stationen der Stadtbahn und dem Universitäts- und Wissenschaftsstandort Golm herstellen.*

Die eingereichten Vorschläge finden fast ausschließlich auf Infrastruktur statt, die vom Betreiber, der DB Netz AG, als überlastet erklärt wurde. Diese Festlegung betrifft die Berliner Stadtbahn, den Nord-Süd-Fernbahntunnel, die Anhalter Bahn sowie die Bahnhöfe Südkreuz, Spandau und Gesundbrunnen. *Für den gesamten Nord-Süd-Bereich gibt es seit Oktober 2020 einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität und für die Stadtbahn seit August 2022. Deren Umsetzung hätte längst begonnen werden müssen.* Angebotsausweitungen sind daher bereits in der Vergangenheit nur in sehr engen Grenzen möglich gewesen. Es wäre daher notwendig, solche Mehrverkehre zu priorisieren, die den höchsten Fahrgastnutzen mit sich bringen. *Die drei hier nochmals erläuterten und bekräftigten Maßnahmen sehen wir als oberste Priorität an, die anderen beiden als zweite Prioritätsstufe.*

Verkehrlich handelt es sich bei den Vorschlägen überwiegend um Korridore, die jetzt schon überdurchschnittlich gut bedient werden *auf denen aber auch überdurchschnittlicher Verkehrsbedarf besteht* und auf denen erst im Dezember 2022 Kapazitätsausweitungen und Angebotsverbesserungen *aber auch Laufwegverkürzungen (RB23) oder Wegfall von Halten (FEX in Gesundbrunnen)* erfolgten. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen SenMVKU keine Erkenntnisse vor, dass genau zu den vorgebrachten Vorschlägen Handlungsbedarf besteht oder durch die Umsetzung besonders viele zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten. *Der spezielle Handlungsbedarf für die Verbindung Golm – Berlin (RB23), den FEX-Halt Gesundbrunnen und den Lückenschluss Wannsee – Charlottenburg ist ganz offensichtlich und auch von unmittelbar Betroffenen vorgebracht worden. Außerdem gibt es den generellen Handlungsbedarf, durch bessere Angebote Anreize zur stärkeren Benutzung des Bahnverkehrs zu schaffen.*

Weiterhin wäre vor einer größeren Ausweitung des Angebots eine Prüfung der vertrags- und vergaberechtlichen Zulässigkeit entsprechender Änderungen in Bezug auf die einzelnen Verkehrsverträge notwendig. *Das ist uns bewusst. Deshalb heißt es im Zielkonzept des BSBB vom März 2021: „Die Verkehrsverträge müssen nunmehr schrittweise an die langfristig notwendigen Linienführungen angepasst werden.“* Für eine etwaige Umsetzung von Angebotsverbesserungen muss zudem gewährleistet sein, dass auch die fahrzeugseitigen und personellen Ressourcen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung stehen. *Deshalb steht im Zielkonzept des BSBB, auch schon im Vorläufigen Zielkonzept vom September 2019: „Notwendig ist ..., in Berlin und Brandenburg kurzfristig die finanziellen Mittel für erhöhte Verkehrsleistungen in den Haushalten einzuplanen und im Rahmen der Ergänzung der laufenden Verkehrsverträge durch die EVU weitere Fahrzeuge samt Personal zu beschaffen“.* *Die Zielkonzepte stehen auf der Webseite des BSBB. Am 02.10.2020 gab es eine Medienmitteilung des BSBB mit Link zur Webseite. Was hat der Senat unternommen, damit diese Ressourcen rechtzeitig aufgebaut werden? Alle Angebotsmaßnahmen können nur im Einvernehmen mit dem Land Brandenburg erfolgen Warum hat der Senat die notwendigen Abstimmungen noch nicht eingeleitet? Wieso erwartet der Senat von vornherein, dass das Einvernehmen mit Brandenburg nicht erreicht werden kann, wenn noch nicht einmal darüber gesprochen wurde?* und es müssten in beiden Ländern die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen und entsprechenden Mittelausstattungen (auch in den Folgejahren) geschaffen werden. *Ja, das erwarten wir vom Berliner Senat und vom Brandenburger MIL.*

## S-Bahn-Verkehr:

Einige der von Ihnen eingebrachten Vorschläge wurden bereits *nicht bereits, sondern endlich* (zumindest in Teilen) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt. Hierzu zählt die Verlängerung der S3Tageszuggruppe in der Hauptverkehrszeit von Ostbahnhof bis nach Charlottenburg, der 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der S1 zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz sowie auf der S5 zwischen Mahlsdorf und Warschauer Straße und die Mehrleistungen auf der S26 bis Blankenburg. Eine kurzfristige Umsetzung zur Führung einer dritten Zuggruppe nach Buch scheidet jedoch derzeit an fehlenden infrastruktureitigen Voraussetzungen (Erweiterung der Bahnstromanlagen). *Was wurde eingeleitet, um die Voraussetzungen zu schaffen? Mit welchen Terminen?*

Für die benannten zusätzlichen Angebotserweiterungen wird in der erforderlichen Abwägung mit dem bestehenden verkehrlichen Bedarf, dem erforderlichen investiven und betrieblichen Aufwand (Schaffung der jeweiligen infrastruktureitigen und fahrzeugseitigen Voraussetzungen sowie dem laufenden Bestellaufwand) sowie der fahrplanseitigen Restriktionen kein zwingendes Erfordernis gesehen. *Das steht im Widerspruch zum Ziel des Senats, die Verkehrsverbindungen in den Außenbezirken zu verbessern. Der verkehrliche Bedarf angesichts der Klimakrise wird offenbar geringgeschätzt und fällt beim Senat nicht unter „zwingend“. Der 10-min-Takt sollte Standard sein und ist ohne investiven Aufwand auch im Winter nach Erkner (S3) und wenigstens vom Ostbahnhof zur Südoststrecke (S9) möglich.* Dessen ungeachtet wäre eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen nicht möglich, da die Jahresfahrplanbestellung 2024 abgeschlossen ist und

auch die Vorbereitungen für die Fahrplanbestellung für das Jahr 2025 bereits weit fortgeschritten sind. Auch bei der S-Bahn gilt, dass einige Angebotsmaßnahmen zuvor mit dem Land Brandenburg abgestimmt und haushälterisch untersetzt werden müssten. *Ja, selbstverständlich. Warum schreckt die Senatsverwaltung davor zurück?*

Wenngleich meine Antwort für Sie nicht völlig zufriedenstellend sein kann, so hoffe ich, dass ich Ihnen die Hintergründe und Rahmenbedingungen in Bezug auf eine kurzfristige Umsetzung von Angebotsverbesserungen näher darstellen konnte. *Leider ohne die geringste Bereitschaft zur Lösung.*

Mit freundlichen Grüßen



Manja Schreiner