

Schienerverkehr zwischen Berlin und dem Land Brandenburg ausbauen!

Der SPD-Landesvorstand Brandenburg hat auf seiner Sitzung am 6.2.2017 den folgenden Beschluss gefasst. Grundlage war die Beschlussempfehlung des Arbeitskreises Verkehr der SPD Brandenburg, die auf einer gemeinsamen Sitzung mit dem Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin am 25.1. einstimmig angenommen wurde.

Die SPD Brandenburg fordert die Vertreter der SPD in der Landesregierung auf, sich für nachstehende Punkte einzusetzen sowie fordert die SPD-Landtagsfraktion auf, folgendes zu beantragen:

1. Das bestehende Regional- und S-Bahn-System zwischen Berlin und Brandenburg ist gemäß der Koalitionsverträge in beiden Ländern für die wachsenden Verkehrsanforderungen weiterzuentwickeln. Um dafür ausreichend Kapazitäten zu haben, sind der Wiederaufbau und die Erweiterung der Schieneninfrastruktur zu forcieren.
2. Folgende Projekte werden Teil eines „Infrastruktur-Paketes Schiene Berlin-Brandenburg“ einschließlich der notwendigen Trassensicherungen:
 - Erhöhung der Kapazität und Entflechtung von Fern- und Nahverkehr auf der Hamburger Bahn zwischen Berlin-Spandau und Nauen
 - Engpassbeseitigung in den Knoten Königs Wusterhausen und Berlin-Spandau
 - Zwei- bis dreigleisiger Ausbau der Kremmener Bahn für den S- und Regionalverkehr zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Hennigsdorf/Velten
 - Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zwischen Potsdamer Platz und Griebnitzsee
 - Wiederaufbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn

Darüber hinaus unterstützen wir den schnellstmöglichen Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Südkreuz und Blankenfelde, um eine leistungsfähige Schienenanbindung des BER, des südlichen Berliner Umlandes sowie der Fernverbindungen nach Dresden und Prag zu gewährleisten.

3. Die Landesregierungen werden aufgefordert, geeignete Projekte aus dem Infrastrukturpaket beim Bund für das GVFG-Bundesprogramm als „Lückenschlussprogramm Schiene Berlin-Brandenburg“ anzumelden und die Bereitstellung der Eigenmittel sicherzustellen. Wo möglich, sollen Nahverkehrsprojekte aus dem Paket in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zwischen der DB und beiden Ländern aufgenommen werden.
4. Berlin und Brandenburg sollen einen gemeinsamen Infrastrukturfond zur Umsetzung des Infrastruktur-Paketes einrichten und daraus ab 2017 die erforderlichen Planungsleistungen sowie Nutzen-Kosten-Untersuchungen vorfinanzieren, um zügig Baurecht zu erlangen sowie Bundes-/EU-Mittel beantragen zu können. Dazu sind Planungsvereinbarungen mit den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen abzuschließen. Auch die Kommunen im Berliner Umland sollen sich am Infrastrukturfond beteiligen können.
5. Berlin und Brandenburg stellen über ein langfristiges und abgestimmtes Konzept die Bedienung mit dem Schienenpersonennahverkehr sicher. Dabei soll im Stadt-Umland-Verkehr die Lücke zwischen der S-Bahn und den überregionalen Regional-Expresslinien durch ein Netz von schnellen und häufigen Verbindungen geschlossen werden. Die technische Umsetzung (Linie im Gleich- oder Wechselstromnetz bzw. auf separater Infrastruktur oder im Mischbetrieb) je Verkehrsachse ist Ergebnis der laufenden Korridoruntersuchungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) sowie der fortzuschreibenden Landesnahverkehrspläne.
6. Die Steuerung und Koordination des Infrastruktur-Paketes soll im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg durch den VBB erfolgen, da hier auch die SPNV-Planungen und –Bestellungen durchgeführt werden.

Begründung:

zu 1: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Brandenburg und Berlin hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt. Derzeit pendeln 270.000 Menschen pro Werktag zwischen beiden Bundesländern, davon ein hoher Anteil auf der Schiene. Hinzu kommt der Ausbildungs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr zwischen Stadt und Umland. Berlin und sein Umland wachsen stetig. Um den Verkehr umwelt- und stadtverträglich abzuwickeln, muss der Schienenverkehr auch zukünftig weiterentwickelt werden. Jede/r Pendler*in im Zug ist meistens ein Auto weniger auf der Straße.

Mehr und schnellere Züge benötigen in der Regel eine höhere Infrastrukturkapazität durch Engpassbeseitigung und Neubau. Fast alle Schienenprojekte sind frühere leistungsfähige Verbindungen, die durch Krieg und Teilung bis heute nicht wiederhergestellt sind. Nach den Lückenschlüssen in den 1990er Jahren und dem Neubau der Nord-Süd-Achse 2006 ist eine Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur, abgesehen von der schrittweisen Inbetriebnahme des Bahnhofs Ostkreuz, in den 2010er Jahren ausgeblieben.

Der Berliner Koalitionsvertrag enthält eine Reihe von Festlegungen und Zielen für den Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg. Diese sind nun konkret zu untersetzen.

zu 2: Infrastruktur-Paket

Hamburger Bahn: Durch den zukünftig noch häufigeren Fernverkehr zwischen Berlin und Hamburg bestehen erhebliche Trassenkonflikte und Kapazitätsbeschränkungen für den Nahverkehr auf dem Abschnitt Spandau – Nauen. Gleichzeitig ist in dem stark wachsenden Korridor das Nahverkehrsangebot zu erweitern und betrieblich zu stabilisieren. Seit dem Mauerfall findet hierzu eine bislang ergebnislose Debatte statt, ob die Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn oder der Ausbau der Regionalbahn hierfür die bessere Lösung ist. Mit den Konzepten zur Express-S-Bahn (siehe auch Punkt 5) können hier die Vorteile beider verknüpft werden. Der Bedarf einer Erweiterung der Trasse um ein bis zwei Gleise ab Spandau ist weitgehend unstrittig. Auf Basis vertiefender Untersuchungen ist zügig herauszuarbeiten, welcher konkrete Infrastrukturbedarf für eine betrieblich stabile Führung auch einer Express-S-Bahn im Wechselstromsystem (Mitfall 3 der VBB-Korridoruntersuchung) erforderlich ist. Die heutigen Regionalbahnen 10/14 können diese Aufgabe bei verdichtetem Takt übernehmen, die RB 10 kann über Südkreuz hinaus Richtung Wünsdorf-Waldstadt oder zum BER verlängert werden.

Bahnhof Königs Wusterhausen: Im Bahnhof Königs Wusterhausen wird derzeit der gesamte Regional-, Fern- und Güterverkehr in Nord-Süd-Richtung auf einem Gleis abgewickelt. Dadurch besteht ein erheblicher betrieblicher Zwangspunkt mit Verspätungsüberträgen. Angebotserweiterungen (z. B. BER-Anbindung) sind kaum möglich. Hergestellt ist ein Spurplan und eine Bahnsteigkonfiguration, die den Engpass beseitigt und zukünftige Angebotserweiterungen gewährleistet.

Kremmener Bahn: Die kürzeste Einbindung des Prignitz-Express (RE 6) nach Berlin führt - wie zur Entstehungszeit der Bahnlinie - über die Kremmener Bahn. Die DB Netz plant derzeit den 2-gleisigen Ausbau der S25 bis Tegel. In einer Machbarkeitsstudie (2012, im Auftrag des VBB) wurde als Vorzugsvariante die Führung des Regionalverkehrs über die Trasse mit Mischbetrieb von Hennigsdorf nach Tegel und die abschnittsweise Dreigleisigkeit bis Schönholz herausgearbeitet. Die Investitionskosten lagen je nach Variante zwischen 20 und 32 Mio. €. Allein die Einsparung von Trassenentgelten und Fahrzeit (Fahrzeugbedarf!) durch den kürzeren Laufweg rechtfertigt langfristig diese Investition.

Das Projekt soll als Nahverkehrsvorhaben beider Länder in der fortzuschreibenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III ab 2019) mit der DB vereinbart werden. Hierfür sind kurzfristig die dafür notwendigen Planungsvereinbarungen abzuschließen. Da die Perspektive des Wiederaufbaus der Nordbahn (Gesundbrunnen – Birkenwerder) derzeit unklar ist, müssen zur Einbindung der Kremmener Bahn in den Bahnknoten Berlin (Nordkreuz) zwischen Schönholz und Gesundbrunnen Vorleistungen erbracht werden. Diese kämen auch der Anbindung der Stammstrecke der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen zugute.

Unabhängig davon ist im Ergebnis der laufenden VBB-Korridoruntersuchung zu bewerten, ob bis zur direkten Einbindung des Prignitz-Express über die Kremmener Bahn die Züge über den nördlichen Außenring nach Gesundbrunnen bei etwa gleicher Fahrzeit geführt werden können. In Verbindung mit der Verlängerung der S25 nach Velten (Mischbetrieb Gleichstrom/Diesel möglich) ergeben sich weitere Direktverbindungen in das nahe Umland sowie eine Umsteigeverbindung von Neuruppin/Kremmen in Richtung Tegel.

Stammbahn: Die direkte Bahnverbindung zwischen Potsdam und Berlin ist seit Kriegsende unterbrochen. Die Wiederinbetriebnahme war Teil des Berliner Pilzkonzeptes aus den 1990er Jahren (2. Stufe), an dem die rot-rot-grüne Koalition in Berlin weiterhin festhält. Mit Bau des Nord-Süd-Tunnels in den 2000er Jahren wurde daher die Ausfädelung mit Kosten in Höhe von 25 Mio. € als Vorleistung schon realisiert. Die Kapazität der Regionalzüge auf der Achse Potsdam-Berlin ist heute schon an der Belastungsgrenze. Prognosen gehen von weiterem starkem Zuwachs aus. Die Berliner Stadtbahn wird seitens der DB als überlastet klassifiziert.

Um im Gesamtknoten betriebliche Entlastung und Flexibilität sicherzustellen, ist die Stammbahn ein wichtiges Netzteil. Zudem stellt sie schnelle Verbindungen zwischen dem westlichen Umland, Potsdam, Zehlendorf und der Nord-Süd-Achse der Berliner Innenstadt her. Sie erschließt mit Kleinmachnow und dem Europark Dreilinden den stark wachsenden südwestlichen Stadtrand auf der Schiene.

Heidekrautbahn: Die sogenannte Stammstrecke der Heidekrautbahn von Basdorf/Schönwalde über Schildow nach Berlin-Wilhelmsruh/Schönholz war teilungsbedingt unterbrochen und wurde seitdem, bis auf Sonderfahrten und die Güteranbindung des Stadler-Werkes in Pankow, für den Schienennahverkehr nicht mehr reaktiviert. Die Gleisanlagen sind bis auf die Anbindung in Wilhelmsruh vorhanden und können saniert werden. Die Strecke gehört der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB), die auch die weiteren Strecken der Heidekrautbahn betreibt und modernisiert hat. Die NEB schätzt die Sanierungskosten der Stammstrecke auf 25 Mio. €. Erwartet werden täglich 3.000 zusätzliche Fahrgäste. Verkehrlich sinnvoll ist der Linienbeginn in Gesundbrunnen, die Strecke bindet Teile des Märkischen Viertels und des Ortsteils Rosenthal sowie Schildow, Mühlenbeck und Schönwalde neu an; zudem entsteht eine neue Ausflugsrelation nach Wandlitz und in die Schorfheide.

Dresdner Bahn: Der Wiederaufbau wird seit 20 Jahren geplant, obwohl der Lückenschluss im Regional- und Fernverkehr zwischen Südkreuz und Blankenfelde für die Schienenanbindung des BER, des Umlands und den Fernverkehr nach Dresden/Prag dringend erforderlich ist. Das fehlende Netzstück sorgt durch Umleiterverkehre für erhebliche Kapazitätseinschränkungen auch auf der Anhalter Bahn. Auf Berliner Seite liegt seit Dezember 2015 der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Lichtenrade mit vollziehbarem Baurecht vor (derzeit noch im Klageverfahren beim Bundesverwaltungsgericht). Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Marienfelde steht immer noch aus. Auf Brandenburger Seite läuft das Planfeststellungsverfahren im Abschnitt Blankenfelde-Mahlow, aktuell bestehen Planungskonflikte zwischen DB und Gemeinde zur Gestaltung der Bahnquerungen, die Risiken zur zügigen Planrechtserteilung und Klagerisiken nach sich ziehen können.

Die Landesregierungen sollten hier auf zügige Planrechtsbeschlüsse hinwirken und durch aktive Moderation und Projektsteuerung (z. B. in Form eines Projektarbeitskreises mit allen Beteiligten) Konflikte entschärfen. Die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB zum Projekt ist abgeschlossen.

zu 3. und 4.: Finanzierung

Die Finanzierung der Infrastrukturprojekte ist auf eine breite Basis zu stellen. Seit der Wende sind etwa 10 Milliarden € in die Projekte des Bahnknotens Berlin geflossen, nach erster grober Schätzung sind für das gesamte Infrastrukturpaket je nach Zielkonzept 600-800 Mio. € (also 6-8 % der bislang investierten Summe) erforderlich. Lediglich die Dresdner Bahn ist in der Bedarfsplanfinanzierung des Bundes enthalten. Eine Finanzierung nur aus Mitteln der beiden Länder ist unzureichend, zumal die Länder auch die nachfolgende Bestellung der SPNV-Leistung finanzieren. Die Länder müssen daher aktiv die Nutzung von Bundesmitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm sowie der neuen LuFV betreiben.

Um Planungsvorlauf für diese oder mögliche Sonderprogramme des Bundes (analog KP) zu schaffen und das zeitaufwändige Baurecht herbeizuführen, ist die Vorfinanzierung von Planungsleistungen durch die beiden Länder angebracht. Dazu sollen Berlin und Brandenburg einen Infrastrukturfond bilden, an dem sich auch Kommunen beteiligen können.

zu 5.: Betriebskonzept

Einige Regionalbahnen nehmen heute schon die Funktion von Express-S-Bahnen wahr und verbinden das weitere Umland mit der Berliner Innenstadt. Bis auf Hamburg und Berlin werden in Deutschland alle S-Bahn-Systeme mit Wechselstrom und auf den Außenästen im Mischbetrieb mit Fern-/Regionalverkehr betrieben, oft mit ähnlichen Fahrzeugen wie auch im Berliner Regionalverkehr. Die Express-Linien sollen in der Regel stündlich, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich verkehren. Endpunkte im Umland können Nauen, Werder/Havel, Beelitz, Ludwigsfelde, Wünsdorf-Waldstadt, Fürstenwalde, Eberswalde sein. Die Linien schaffen auch innerhalb Berlin durch wenige Halte schnelle Verbindungen und binden den BER an. Zudem können die freien Kapazitäten im Nord-Süd-Tunnel ausgenutzt werden. Eine Express-Linie soll auch die „Tangentialverbindung Ost“ auf bestehender Infrastruktur sicherstellen, z. B. auf dem Laufweg Oranienburg/Eberswalde – Lichtenberg – Ostkreuz – BER/Schönefeld alt – Ludwigsfelde.

Mit einem Netz aus Express-S-Bahnen erhalten viele wachsenden Kommunen im Umland einen S-Bahn-Anschluss (weitaus mehr Kommunen als es im Gleichstromnetz jemals möglich sein wird, und mit deutlich schnelleren Fahrzeiten in die Innenstadt). Durch entsprechende Farbgebung der Fahrzeuge, Beschilderung der Stationen und Angebotsmarketing kann sich das Netz als hochwertiges Nahverkehrssystem etablieren (analog des RER-Netzes in Paris oder des geplanten Rhein-Ruhr-Express RRX in Nordrhein-Westfalen).

Express-S-Bahnen im Wechselstromnetz benötigen keine besonderen Fahrzeuge oder Infrastruktur, eine Ausschreibung/Vergabe kann als separates Netz oder im Rahmen von Vergabelosen zusammen mit dem Regionalverkehr in den Korridoren erfolgen. Die Flexibilität bei der Vergabe ist höher, der Zuschussbedarf vsl. geringer als bei der Gleichstrom-S-Bahn. Das neue Netz soll die Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn in verkehrlich sinnvollen Fällen nicht ausschließen. So sind für eine Express-S-Bahn nach Nauen vertiefte Untersuchungen zur technischen Umsetzung (Gleich- oder Wechselstrom) erforderlich. Auch die Weiterführung eine Express-S-Bahn-Linie über ihren Endpunkt hinaus als Regionalbahn (ggf. mit reduzierter Zuglänge) soll möglich sein, z. B. von Lübbenau/Lübbenau nach Senftenberg oder Eberswalde nach Schwedt/Stettin.

Berlin/Potsdam, 25.01.2017

Sybille Uken, Vorsitzende des FA Mobilität der SPD Berlin

Stephan Wilhelm, Sprecher des AK Verkehr der SPD Brandenburg