

Hubertus Bösen, BI Stammbahn

## Die Stammbahn und der Deutschlandtakt

Am 30. Juni 2020 haben die Mitglieder des „Zukunftsbündnis Schiene“, in dem 26 Verbände und Unternehmen unter Vorsitz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusammenarbeiten, darunter Allianz pro Schiene, Verband der Bahnindustrie, Deutsche Bahn AG sowie der Arbeitskreis Bahnpolitik der Bundesländer, den „Schienenpakt“ unterzeichnet. Der wird mit den Worten eröffnet: „Der Schienenverkehr der Zukunft ist die zentrale Grundlage für eine moderne Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag für das Erreichen der Klimaschutzziele.“ Weiter unten ist zu lesen: „Wir realisieren den Deutschlandtakt als Leitkonzept des Ausbau- und Kapazitätsmanagements für eine leistungsfähigere und pünktlichere Eisenbahn.“

Der Deutschlandtakt: Ein Leitkonzept? Für eine pünktlichere Bahn? Mutiger kommt die BMVI-eigene Webseite „Deutschlandtakt“ daher: „Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz. Um die Verkehrswende voranzutreiben, wurde [...] das „Zukunftsbündnis Schiene“ ins Leben gerufen – ein europaweit bisher einmaliger Zusammenschluss aus Politik, Wirtschaft und Verbänden. Viele einzelne Akteure, zwei gemeinsame Ziele. Erstens: bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste wie heute sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel bringen. Zweitens: den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent steigern. Weichensteller für diese Vision ist der Deutschlandtakt.“

Die Grundidee des Deutschlandtakts ist der „Integrale Taktfahrplan“ (ITF), der bereits Anfang des 20. Jahrhunderts konzipiert wurde. Ziel ist das regelmäßige, meist

stündliche oder halbstündliche Eintreffen der Züge in den Knoten mit der Möglichkeit zum Umstieg in den Nah- oder Fernverkehr, und zwar flächendeckend. Erste Anwendungen gab es in den 1970er Jahren in den Niederlanden und ab 1982 in der Schweiz, die bis heute mit ihrer im gesellschaftlichen Konsens entwickelten Eisenbahnpolitik und dem Projekt „Bahn 2000“ beispielgebend wirkt. In den 1990er Jahren folgten einige deutsche Bundesländer wie Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz.

Der Integrale Taktfahrplan kann – bei der entsprechenden Infrastruktur – zu besseren Reiseverbindungen mit höherer Reisegeschwindigkeit und kürzeren Umstiegen sowie einer Kapazitätsverbesserung für einzelne Knoten und Achsen beitragen. Für Nah- und Fernverkehr sowie Güterverkehr. Und die gestiegene Nachfrage nach dem verbesserten Angebot böte eine Chance, die – trotz oder durch die Bahnreform – seit 25 Jahren stagnierenden Marktanteile der Schiene am Personenverkehr zu erhöhen.

### Wechselnde Entwürfe für die Potsdamer Stammbahn

Ein solches verbessertes Angebot wäre die Potsdamer Stammbahn, jedenfalls für alle, die zwischen Brandenburg an der Havel, Götz, Groß Kreutz, Werder (Havel) und Potsdam über Kleinmachnow, Berlin-Zehlendorf, Berlin-Steglitz, Berlin-Schöneberg, Berlin Hbf und darüber hinaus verkehren wollen. Eine neue Verbindung, schnell und umweltfreundlich.

Das hat die SMA und Partner AG, ein vom BMVI beauftragtes, nach eigener Darstellung „unabhängiges Beratungs- und Soft-

# BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN

Potsdam - Griebnitzsee - Dreilinden - Kleinmachnow - Zehlendorf - Steglitz - Schöneberg - Potsdamer Platz - Berlin Hbf

wareunternehmen für Bahnsysteme“ mit Hauptsitz in Zürich, zumindest nicht initiativ erkannt.

Grundlage für den Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt ist der 2016/17 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) entwickelte Zielfahrplan 2030 mit den Projekten des „Vordringlichen Bedarfs“ und des „Weiteren Bedarfs“. Hinzu kommen u. a. Projekte des „Potenziellen Bedarfs“, zusätzliche Wünsche der Länder hinsichtlich Mengengerüst und Angebotskonzepten sowie Konzepte und Maßnahmenvorschläge von SMA. Daraus sind bisher insgesamt vier Varianten eines Zielkonzepts entstanden. Bei den nachfolgenden Darstellungen des Streckenverlaufs werden nicht alle vorgeschlagenen Haltestellen genannt.

### Stammbahn nur für den Regionalverkehr

Im 1. Entwurf zum Deutschlandtakt vom 8. Oktober 2018 (siehe Abb. Seite 10 oben) führen auf der Stammbahn-Trasse zwei Regionalzüge pro Stunde und Richtung von

- Jungfernheide über Berlin-Spandau, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg,
- Bad Belzig über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg.

Im 2. Entwurf vom 7. Mai 2019 (siehe Abb. Seite 10 unten) war überraschenderweise gar kein Verkehr auf der Stammbahn-Trasse vorgesehen (siehe auch SIGNAL 2/2019, Seite 25).

Im fortgeschriebenen 2. Entwurf vom 4. Juli 2019 (siehe Abb. Seite 11 oben) führen dann auf der Stammbahn-Trasse drei Regionalzüge pro Stunde pro Richtung von

- Oranienburg über Hennigsdorf, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg nach Berlin Hbf,
- Berlin-Gesundbrunnen über Jungfernheide, Berlin-Spandau, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg,
- Bad Belzig über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg.

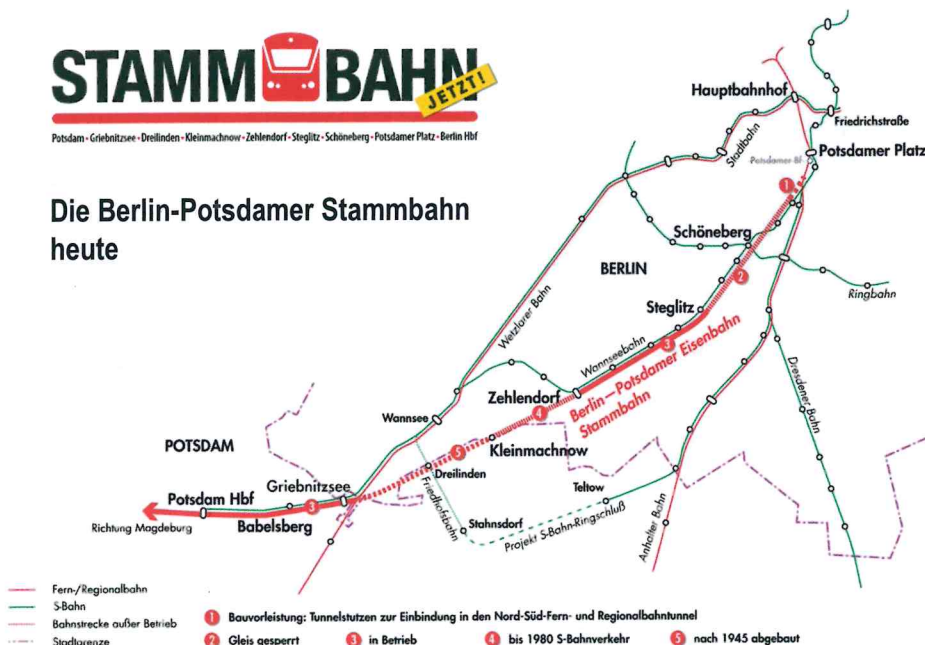
Im aktuellen 3. Entwurf vom 30. Juni 2020 (siehe Abb. Seite 11 unten) fahren auf der Stammbahn-Trasse nun vier Regionalzüge pro Stunde und Richtung von

- Oranienburg über Hennigsdorf, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg nach Berlin Hbf,

## STAMMBAHN JETZT!

Potsdam - Griebnitzsee - Dreilinden - Kleinmachnow - Zehlendorf - Steglitz - Schöneberg - Potsdamer Platz - Berlin Hbf

### Die Berlin-Potsdamer Stammbahn heute



Grafik: Mathias Hiller



- Ludwigsfelde über Südkreuz, Berlin Hbf, Berlin-Spandau, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg,
- Beelitz Stadt über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Berlin Hbf, Berlin-Spandau nach Hennigsdorf,
- Bad Belzig über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg.

**Fazit**

Drei zusammenfassende Feststellungen lassen sich treffen – von der Vielzahl und den geradezu beliebig wirkenden Varianten der Streckenführung ganz abgesehen:

- Keine der Deutschlandtakt-Varianten bedient die Relation Brandenburg an der Havel—Berlin Hbf über die Stammbahn-Trasse; hierfür wird weiterhin nur die Berliner Stadtbahn vorgesehen, die von der DB Netz AG bekanntlich schon 2014 für überlastet erklärt wurde. Das entspricht dem Netzplan-Entwurf des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB), in dem auf dieser Relation die Züge ebenfalls ausschließlich über die Stadtbahn geführt werden, weil deren Überlastung bestritten wird (siehe auch SIGNAL 6/2019, Seite 32).
- Keine der Varianten wird über das Industriegleis entlang der Wannseebahn über Nikolassee, Schlachtensee und Mexikoplatz geführt, die als eingleisige Strecke nur geringe Kapazität und wegen der 4-Meter-Dammlage große Probleme mit dem Lärmschutz hätte. Hier unterscheidet sich der Netzplan-Entwurf des BSBB, in dem zwei Regionalzüge pro Stunde und Richtung auf dem Industriegleis mit Halt in Mexikoplatz geführt werden.
- Aber: Alle Varianten setzen den Wiederaufbau der Stammbahn-Trasse zwischen Potsdam Hbf über Kleinmachnow nach Berlin Hbf voraus. Zu diesem Schluss kommt auch der Netzplan-Entwurf des BSBB.

Im Ergebnis gilt: Ob Deutschlandtakt oder Berlin-Brandenburg-Blick, mehr Fahrgäste setzen mehr Kapazität und damit (auch) die Stammbahn voraus. Die Stammbahn als Regionalbahn ist unverzichtbar für die nachhaltige Erweiterung des Bahnangebotes in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Deren Reaktivierung haben im April 2020 auch die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen vorgeschlagen.

Was weiterhin fehlt, ist der verkehrspolitische Wille von Berliner Senat und Brandenburger Landesregierung. Im Rahmen der Initiative i2030 werden noch immer Varianten geprüft, favorisiert Berlin auf der Potsdamer Stammbahn noch immer eine S-Bahn statt Regionalzügen. Die Zeit ist reif für eine Entscheidung!

**SÜD-WEST: Potsdamer Stammbahn**  
Mögliche Lösungen:

Strecken-ausbau	Verlängerung S-Bahn	Um- bzw. Neubau von Stationen

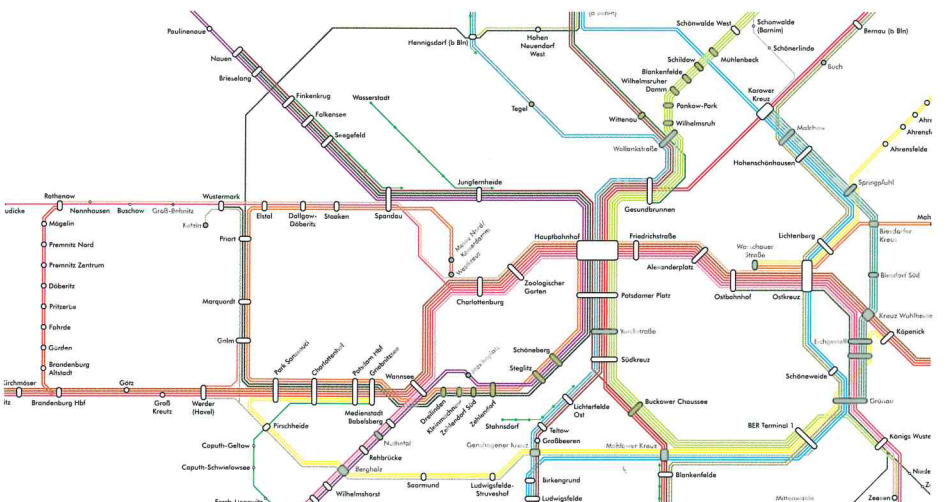
Wichtige Knotenpunkte  
 Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr  
 Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr  
 Bestehende / bereits in Bau befindliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr  
 Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr  
 Zweigleisiger Ausbau S-Bahn/Regionalverk.



*Die Potsdamer Stammbahn gehört, ebenso wie die Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf, zum i2030-Korridor „Süd-West“. Fast alle befürworten die Stammbahn als zweigleisige Regionalzugstrecke, aber die Länder Berlin und Brandenburg konnten sich – auch 3 Jahre nach dem Start von i2030 – noch nicht zwischen S-Bahn und Regionalbahn entscheiden.*  
Grafik: VBB

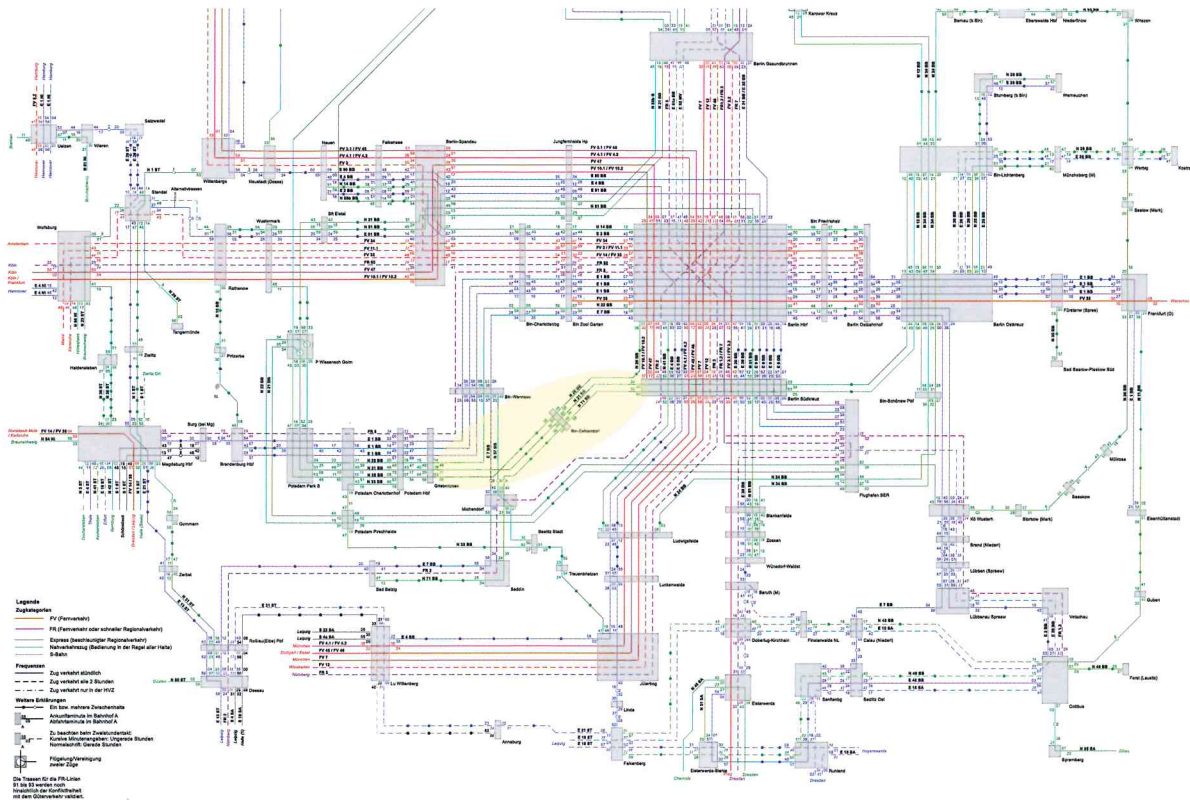


*Die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordern die Reaktivierung zahlreicher Eisenbahnstrecken, darunter die Potsdamer Stammbahn (6177).*  
Grafik: VDV

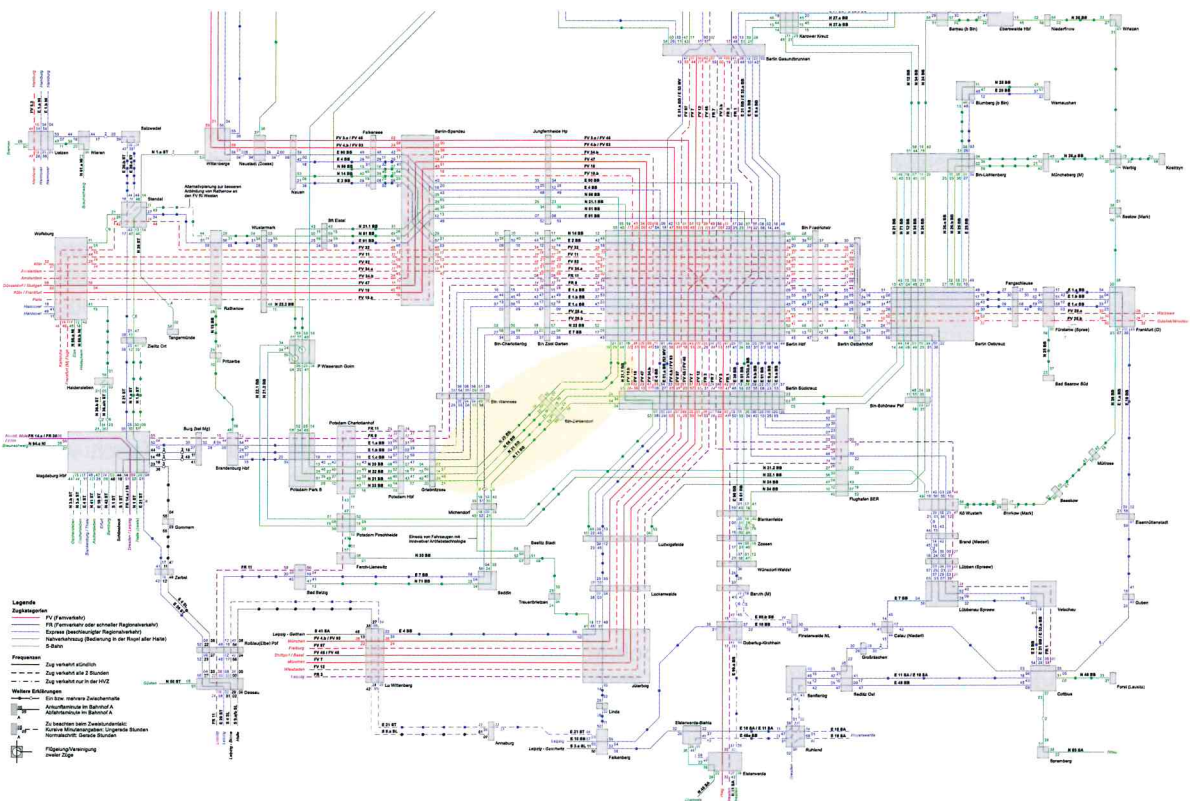


*Auch das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) fordert die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn. Im Zielkonzept 2035 werden allerdings – trotz der bekannten Kapazitätsengpässe – alle Züge von Brandenburg und Werder auf die Stadtbahn geführt.*  
Grafik: BSBB





**Zielfahrplan Deutschlandtakt, fortgeschriebener 2. Gutachterentwurf vom 4. Juli 2019. Nach zahlreichen Protesten gegen das Verschwinden der Potsdamer Stammbahn aus dem Deutschlandtakt waren nun drei Regionalzüge pro Stunde und Richtung geplant: Erstens von Oranienburg über Hennigsdorf, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg nach Berlin Hbf. Zweitens von Berlin-Gesundbrunnen über Jungfernhöhe, Berlin-Spandau, Golm und ebenfalls weiter Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg. Drittens von Bad Belzig über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg.** Grafik: BMVI



**Zielfahrplan Deutschlandtakt, 3. (und vorerst letzter) Gutachterentwurf vom 30. Juni 2020. Auf der Stammbahn-Trasse sind nun vier Regionalzüge pro Stunde und Richtung geplant: Erstens von Oranienburg über Hennigsdorf, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg nach Berlin Hbf. Zweitens von Ludwigsfelde über Südkreuz, Berlin Hbf, Berlin-Spandau, Golm, Potsdam Hbf, Griebnitzsee, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg. Drittens von Beelitz Stadt über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Berlin Hbf, Berlin-Spandau nach Hennigsdorf. Viertens von Bad Belzig über Michendorf, Dreilinden, Düppel/Kleinmachnow, Zehlendorf, Südkreuz und Ostkreuz nach Berlin-Lichtenberg. Wir sind gespannt auf den nächsten Gutachterentwurf.** Grafik: BMVI