

Handlungsbedarf! Zu geringe Schienenwegkapazität in der Region Berlin

Das Schienennetz in bzw. um Berlin stößt zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Die Deutsche Bahn hat mehrere Strecken in der Region Berlin als „überlastet“ eingestuft und einen ersten „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ erstellt – mit einigen für die Fahrgäste inakzeptablen Vorschlägen.



Planungsmangel: Der Regionalbahnhof an der Anhalter Bahn in Berlin-Lichterfelde Ost wurde lediglich als Haltepunkt ausgeführt, Überholungen sind somit nicht möglich. Die Regionalzüge hier deshalb nicht mehr halten zu lassen, ist aber eine völlig inakzeptable Lösung.
Foto: Christian Schultz

Nachdem der Bahnhof Berlin-Spandau bereits im Jahr 2011 und die Stadtbahnstrecke Berlin-Charlottenburg—Berlin Ostbahnhof am 18. Dezember 2013 von der DB Netz AG für „überlastet“ erklärt wurden, folgte am 11. November 2019 eine Überlastungserklärung auch für den Abschnitt Berlin-Spandau Ost bzw. Berlin-Gesundbrunnen—Berlin Hbf—Berlin Südkreuz—Großbeeren Süd und damit für die nach der politischen Wende neu gebaute zentrale Nord-Süd-Verbindung Berlins. Am 1. Dezember 2020 wurden nun auch die Streckenabschnitte Berlin-Spandau—Nauen und Wustermark—Rathenow zu „überlasteten“ Schienenwegen erklärt.

Als „überlastet“ gelten gemäß §1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) Abschnitte, auf denen der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung nicht mehr in „angemessenem Umfang“ bzw. nur eingeschränkt entsprochen werden kann. Berücksichtigt wird hierbei auch die absehbare künftige Verkehrsentwicklung.

Die kommenden Jahre sind in der Region Berlin von einer sehr deutlichen Zunahme der Verkehre u. a. auf dem viergleisigen Abschnitt Berlin Hbf—Berlin Südkreuz gekennzeichnet. Ursache sind die Änderungen im Rahmen des (Regionalbahn-)Netzes Elbe-Spree in der ersten Stufe ab Dezember 2022 und in der zweiten Stufe Ende 2025. So verkehrten z. B. im Abschnitt Berlin Hbf—Berlin Südkreuz im März 2020 insgesamt 139

Fernverkehrszüge und 149 Züge des Regionalverkehrs, im Jahr 2026 werden es jedoch 193 bzw. 383 Züge sein. Mit Realisierung des Deutschlandtakts sind noch darüberhinausgehende Verkehre zu erwarten.

Für Abschnitte des Schienennetzes, die als „überlastet“ erklärt worden sind, muss durch den Geschäftsbereich DB Netz AG eine Kapazitätsanalyse und nachfolgend ein „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) erstellt werden.

Ein PEK liegt nunmehr für den Abschnitt Berlin-Spandau Ost bzw. Berlin-Gesundbrunnen—Berlin Hbf—Großbeeren Süd vor. Neben der Ursachenermittlung für die Überlastung werden auch Möglichkeiten bzw. Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung aufgezeigt. Diese sind nachfolgend auszugswise erläutert:

Nord-Süd-Verbindung Berlin: Unnötige Engpässe bereits seit Inbetriebnahme

Im Streckenabschnitt Berlin-Spandau bzw. Berlin-Gesundbrunnen—Berlin Hbf—Großbeeren Süd sind die heutigen und erst recht die künftigen Engpässe leider auf eine Schieneninfrastruktur zurückzuführen, die bereits bei ihrer Erstellung tendenziell unzureichende Kapazitätsreserven aufwies.

Auch haben sich Rahmenbedingungen inzwischen geändert: So wurde im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 u. a. eine Verdoppelung der Fahr-

gastzahlen bis zum Jahr 2030 als Ziel gesetzt. Auch das Erreichen der nunmehr verschärften Klimaschutzziele bis 2045 stellt erhebliche Herausforderungen dar. Zudem ist die Bevölkerungszahl Berlins seit 2011 deutlich gestiegen.

Und wie ist die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur Berlins (bzw. auch des Umlands) auf die daraus resultierenden Mehrverkehre vorbereitet? Hier besteht unabhängig von dem Infrastrukturprojekt i2030 Handlungsbedarf:

So ist derzeit z. B. die Blockteilung gleich in mehreren Streckenabschnitten nicht optimal. Blockabschnitte, deren Länge größer und damit deren Belegungszeit durch einen Zug länger ist als in angrenzenden Blockabschnitten, führen zwangsläufig zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und Durchlässigkeit der Strecke. Dies betrifft u. a. folgende Teilabschnitte:

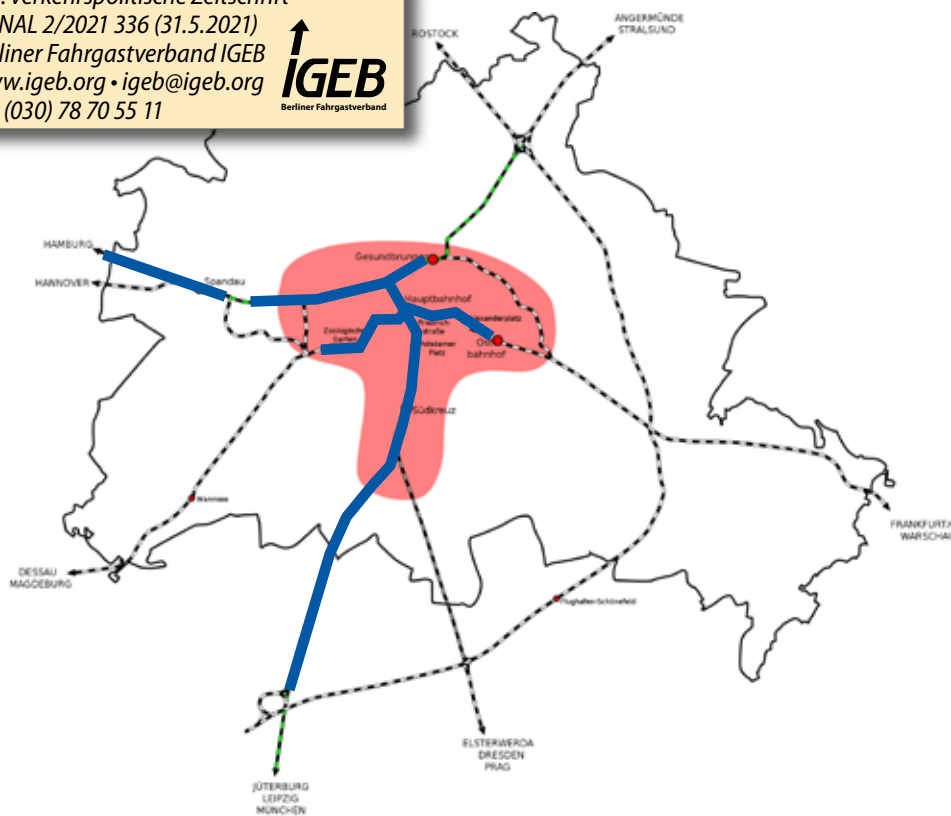
- Berlin-Moabit—Abzweig Berlin Wiesen-damm(—Berlin-Spandau)
- Berlin Südkreuz—Großbeeren Süd
- Berlin Potsdamer Platz (die Bahnsteige liegen hier bereits im Annäherungsbereich des Einfahrsignals von Berlin Hbf)

Zwischen Berlin-Moabit und Berlin Wiesen-damm beträgt die Länge der Blockabschnitte ca. 2,2 bis 3,4 Kilometer, zwischen Berlin Südkreuz und Großbeeren Süd sind es 2,1 bis 2,4 Kilometer. Die Länge der umliegenden Blockabschnitte beträgt im Durchschnitt jeweils ca. 1,4 Kilometer.

Um geringere Blockbelegungszeiten und damit Zugfolgezeiten erreichen zu können, ist eine Optimierung der Blockabschnitte dringend notwendig. Die Zielblocklänge sollte dabei auf 1,0 bis 1,3 Kilometer begrenzt werden. Die Realisierung dieser Maßnahme trägt nicht zuletzt zu einer verbesserten Pünktlichkeit und Betriebsstabilität bei, die Realisierung ist daher, nicht zuletzt im Hinblick auf die Umsetzung des Deutschlandtakts, dringend geboten.

Mit Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS Level 2 kann langfristig auch in der Region Berlin die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur – analog zu den aktuellen Planungen für Stuttgart – weiter verbessert werden.

Sowohl in Berlin Hauptbahnhof als auch in Berlin Südkreuz sind gleichzeitige Einfahrten von Zügen nur eingeschränkt möglich. Grund hierfür sind nicht ausreichende, aber notwendige Durchrutschwege (d. h. gesicherte Gleisabschnitte hinter dem Halt zei-



Von 2011 (Bahnhof Berlin-Spandau) bis 2020 (Streckenabschnitte Berlin-Spandau—Nauen und Wustermark—Rathenow) wurden wesentliche Teile des Bahnnetzes in der Region Berlin als „überlastet“ eingestuft (blau markiert). Bemerkenswert ist, dass es sich um Schienenwege handelt, die zentraler Bestandteil des 1991/92 entwickelten und bis 2006 in großen Teilen realisierten „Pilzkonzeptes“ für den Berliner Eisenbahnverkehr sind. *Grafik: Broadway, Eintragung: IGEB*

genden Zielsignal) im Bereich der Ausfahrt. Diese überlagern sich derzeit teilweise und sind damit stellwerkseitig ausgeschlossen.

Besonders ärgerlich: Der Einbau weiterer Weichenverbindungen in Berlin Hauptbahnhof, die entsprechende zusätzliche Fahrmöglichkeiten bieten könnten, war bereits bei der Inbetriebnahme 2006 vorbereitet, wurde bislang jedoch nicht realisiert bzw. „eingespart“. Diese Maßnahme soll nun bis zum Jahr 2025 nachgeholt werden.

Entlastung nach Fertigstellung der Dresdener Bahn

In Großbeeren Süd fädeln die Verkehre vom Berliner Außenring über die eingeleisige Verbindungskurve niveaugleich in die stark belastete Anhalter Bahn ein. Dies betrifft z. B. im Fernverkehr die Intercity-Linie 17 (Warnemünde—Rostock—Dresden) und die Eurocity-Linie 27 (Westerland/Kiel/Hamburg—Berlin—Prag/Budapest/Wien), aber auch Leerfahrten vom/zum Betriebswerk Rummelsburg.

Die daraus resultierenden Kapazitätseinschränkungen werden noch verschärft, weil keine Züge aus Richtung Außenring in die Anhalter Bahn einfädeln können, solange ein Regionalzug am Bahnsteig in Großbeeren hält: Abzweig und Bahnsteig liegen hier in einem Blockabschnitt.

Eine umfassende Lösung dieses Problems ist erst mit der Inbetriebnahme der Dresdener Bahn möglich.

Die Gewährleistung eines stabilen, pünktlichen Betriebs ist für Fahrgäste an dieser

Stelle letztlich von wesentlich höherer Bedeutung als die möglichen 10 Minuten Fahrzeitreduzierung der Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Dresden.

Umso unbefriedigender bleibt daher der erhebliche Zeitverzug bei der Realisierung des Projekts „Dresdener Bahn“: Die Fertigstellung des Abschnitts Berlin Südkreuz—Blankenfelde ist in Folge des extrem langen Planfeststellungsverfahrens erst zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 vorgesehen.

Entfallen die Regionalbahn-Halte in Lichterfelde Ost und Jungfernheide?

Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost wurden lediglich als Haltepunkte ausgeführt, ein Überholen von haltenden Zügen des Regionalverkehrs z. B. durch ICE ist dort also nicht möglich.

Zughalte wirken sich jedoch unmittelbar auf die Mindestzugfolgezeit (dies ist der betrieblich kleinste zeitliche Abstand zweier aufeinander folgender Züge) aus. Seitens der DB Netz AG wurde nun darauf hingewiesen, dass es aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Sicht sinnvoll wäre, die beiden Halte aufzulassen. Damit könne die Streckenkapazität optimal genutzt werden.

Aus Fahrgastsicht ist die Umsetzung dieses Vorschlags jedoch überhaupt nicht akzeptabel. Sowohl Jungfernheide als auch Lichterfelde-Ost sind stark nachgefragte Halte im Regionalverkehr. Insbesondere am Halt Berlin Jungfernheide besteht eine wichtige Umsteigebeziehung zur U-Bahn-Linie 7.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie M 10 von U-Bf Turmstraße bis Bf Jungfernheide (geplant für 2028) gewinnt dieser Verknüpfungspunkt sogar noch weiter an Bedeutung. Auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geht deshalb von künftig steigenden Fahrgastzahlen an beiden Regionalzughaltes aus.

Was von der Deutschen Bahn ebenfalls nicht gesagt wurde: Der Verweis auf die alternative Nutzung der S-Bahn führt für die betroffenen Bahnkunden zu Reisezeitverlängerungen, z. B. durch vermehrten Umsteigezwang und damit zu einer verminderten Attraktivität des öffentlichen Verkehrs!

Unverständlich auch: Speziell in Lichterfelde Ost ist neben den beiden Streckengleisen des Fern- und Regionalverkehrs ausreichend Platz für zwei Ausweicheisen vorhanden. So waren bis zur Stilllegung der ehemaligen Bahnanlagen im Jahr 1952 neben dem S-Bahnsteig sogar zwei Mittelbahnsteige für den Fern- und Regionalverkehr vorhanden. Auch dies ist leider ein ärgerliches Beispiel einer zu knapp bemessenen Infrastruktur und muss korrigiert werden!

Im Rahmen der Planungen für einen entsprechenden Umbau des heutigen Haltepunkts Lichterfelde Ost muss dann selbstverständlich der optional viergleisige Ausbau der Anhalter Bahn und damit eine weitere, aufwärtskompatible Ertüchtigung der Infrastruktur in den Planungen berücksichtigt werden.

Behinderungen auch für den Schienengüterverkehr

Güterzüge, die durch Berlin geleitet werden müssen, nutzen zwischen Berlin-Moabit und Berlin-Spandau die bereits stark durch den Personenverkehr belastete zweigleisige Strecke. Da in diesem Abschnitt kein durchgehendes drittes, geschweige denn viertes Gleis zur Verfügung steht, müssen die betroffenen Züge sowohl in Moabit als auch am Abzweig Wiesendamm niveaugleich ein- bzw. wieder ausgefädelt werden. Entsprechende Fahrstraßenausschlüsse bzw. Behinderungen für andere Zugfahrten sind die Folge.

Auch dies resultiert aus einer kurzsichtigen Planung. Güterzüge, die über die Lehrter Bahn verkehren und deren Ziel nicht innerhalb Berlins liegt, könnten (eine vorausschauende Planung vorausgesetzt) schon längst über den nördlichen Berliner Außenring geleitet werden und damit innerstädtische Strecken entlasten.

Allerdings wurde bei Wustermark die seinerzeit bestehende Verbindungskurve zum nördlichen Berliner Außenring im Rahmen des Baus der Schnellfahrstrecke Berlin—Hannover kurzerhand aufgegeben bzw. „eingespart“, ebenso die Elektrifizierung der „Lehrter Stammbahn“.

Ein entsprechender Ersatz mit niveaufreier Kreuzung der Schnellfahrstrecke ist nunmehr Bestandteil des PEK, aber auch des Projekts gemäß Anhang des Bundesschienenwegeaus-

baugesetzes (BSWAG) über den Ausbau bzw. die Elektrifizierung der „Lehrter Stammbahn“. Die nachträgliche Realisierung ist nun aber entsprechend zeit- und kostenaufwändig. Die vollständige Fertigstellung des Ausbaus der „Lehrter Stammbahn“ soll derzeitigen Planungen zufolge erst im Jahr 2034 erfolgen.

Bahnhof Berlin-Spandau mit zu geringer Kapazität

Der Bahnhof Berlin-Spandau ist zwar nicht Bestandteil des oben benannten PEK, die vergleichsweise geringe Leistungsfähigkeit hat jedoch direkte Auswirkungen auf die anschließenden Streckenabschnitte in Richtung Berlin Hbf.

Eine große Einschränkung stellt in Berlin-Spandau die Asymmetrie der Streckeneinbindungen dar, da der Richtungsbetrieb westlich und östlich des Bahnhofs im Rahmen des Ausbaus seinerzeit nicht gleichartig angelegt wurde. Damit ist für alle Züge in einer Richtung immer ein kapazitätseinschränkender Streckengleiswechsel notwendig.

Eine weitere Einschränkung stellen die lediglich vier Bahnsteiggleise für den Fern- bzw. Regionalbahnverkehr dar. Mit einem entsprechenden Bypass im westlichen Bahnhofsbereich und einem weiteren Bahnsteig für den Fern- und Regionalverkehr kann und muss die Kapazität an dieser Stelle erhöht werden. Züge der Relation Hamburg—Nauen—Berlin Hbf (tief) und Hannover—Rathenow—Stadtbahn können erst dann unabhängig voneinander verkehren.

Weitsichtige Planung bei künftigen Verkehrsprojekten erforderlich

Für das Streckennetz in der Region Berlin bestehen noch etliche weitere sowohl kleinere als auch größere Möglichkeiten der Kapazitätserhöhung. Dazu gehören Bahnsteigverlängerungen im Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen, der Bau einer Abstellanlage im Bereich der Bessemerstraße am Bahnhof Berlin Südkreuz (zur Vermeidung langer Stand- bzw. Kehrzeiten an den Bahnsteigen des Fern- und Regionalverkehrs) oder der Ausbau bzw. die Elektrifizierung des südlichen Berliner Innenrings mit Bahnsteigen für den Regionalverkehr in Berlin Südkreuz.

Auch die Leistungsfähigkeit von Berlin Hbf kann, abgesehen von den oben beschriebenen zusätzlichen Weichenverbindungen, noch erhöht werden. So sind derzeit bereits



Mit Inbetriebnahme der Dresdener Bahn Ende 2025 werden zusätzliche Kapazitäten für den Fern- und Regionalbahnverkehr geschaffen. Kurzfristig geplant wurde jedoch auch an dieser Stelle: Für den künftigen S-Bahn-Haltepunkt „Kamenzer Damm“ werden jetzt keinerlei Vorleistungen erbracht.
Foto: Christian Schultz

Gleisteilungen in den Bahnsteiggleisen 2 und 7 mittels Zugdeckungssignalen vorhanden, so dass zwei Züge bis maximal 205 Metern Länge an einem Bahnsteiggleis einfahren können. Bis 2025 sollen neue Gleisteilungen in den Gleisen 1 und 8 hinzukommen.

Dennoch hat der PEK einen ganz entscheidenden Schwachpunkt: Die Realisierung der beschriebenen und teilweise längst überfälligen Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ist mit der Ausarbeitung des „Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ keinesfalls sichergestellt.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) verweist bezüglich der Umsetzung auf das Bundesschienenwegeausbaugesetz und die Abhängigkeit von verfügbaren Bundeshaushaltsmitteln. Die Durchführung ist somit stets von einer Sicherstellung der Maßnahmenfinanzierung und des Weiteren von der Durchführung der gesetzlich vorgegebenen Planungsprozesse abhängig.

Was dabei im Extremfall herauskommen kann, wird am Ausbau der Dresdener Bahn mit einem Zeitraum zwischen der Einleitung der Planfeststellungsverfahren und dem verbindlichem Baurecht von teilweise über zwanzig Jahren sehr deutlich.

Und: Die DB Netz AG wird eine Ertüchtigungsmaßnahme der Infrastruktur vorzugsweise dann durchführen, wenn diese „fremdfinanziert“ wird und somit den Einsatz von Eigenmitteln vermeidet.

Ergebnis des PEK ist unbefriedigend

Das Ergebnis des PEK mit den wenigen bis zum Jahr 2025 geplanten Maßnahmen (zusätzliche Gleisteilungen in Berlin Hbf und Optimierung der Durchrutschwege in Berlin Hbf und Berlin Südkreuz) kann nicht zufriedenstellen.

Für die Umsetzung des grundsätzlichen Ziels, deutlich mehr Personen- und Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, besteht Handlungsbedarf. Hierzu ist eine verbindliche Planung zur Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur mit konkreten Terminen erforderlich. Mit einer seit Jahren deutschlandweit zunehmenden Zahl „überlasteter“ Schienenwege ist benanntes Ziel bis zum Jahr 2030 sonst nicht erreichbar!

Auch Folgendes muss berücksichtigt werden: Die Vielzahl kapazitätseinschränkender Faktoren der Infrastruktur erfordert nachträglich hohe Kosten für die Korrektur, verursacht darüber hinaus Streckensperrungen und bedeutet unnötige Erschwernisse für die Fahrgäste.

Das zur Begründung der Ist-Situation gern angeführte Argument einer „sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel“ wird zudem schnell ad absurdum geführt: Die Baupreise sind in den vergangenen Jahren teilweise „explosionsartig“ gestiegen, so in den bahrelevanten Bereichen Brückenbau, Oberleitungen, Schallschutzwände und bei der Leit- und Sicherheitstechnik.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 2/2021 336 (31.5.2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

