



Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft



INFORMATIONEN DER EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT - BEZIRK NORDOST



**Schienenverkehrskonzept
für die Bundesländer
Mecklenburg-Vorpommern,
Berlin und Brandenburg**

Schiienenverkehrskonzept für die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg



1. Geografische und verkehrspolitische Ausgangssituation für den Bezirk, verkehrspolitische Grundlagen
2. Personenverkehr
 - 2.1. Personenfernverkehr
 - 2.1.1. Einzelschlüsse
 - 2.2. Personennahverkehr
3. Güterverkehr
4. Infrastruktur
 - 4.1. Einzelschlüsse
5. SPNV- und SPNV-Anbindung des Flughafens BER (BBI)
6. Fazit

1. Geografische und verkehrspolitische Ausgangssituation für den Bezirk, verkehrspolitische Grundlagen

Nach der Erweiterung der Europäischen Union (EU) in Richtung Osten im Jahr 2004 und den sich daraus sehr stark entwickelnden Beziehungen über die EU-Grenzen hinaus in die Staaten der ehemaligen Sowjetunion ergibt sich für unsere Region eine Veränderung auch in Bezug auf die verkehrlichen Anforderungen. Mit dem Bundesland – der Bundeshauptstadt – Berlin etwa in der geografischen Mitte, die tangiert wird von zwei wesentlichen Verkehrsbedarfsachsen, ist diese fast zur Mitte Europas geworden. Die beiden sich im Raum Berlin kreuzenden Verkehrsbedarfsachsen verlaufen in Richtung Nord – Süd (Verbindung von Skandinavien - Raum Oslo sowie Øresundregion zum Mittelmeer mit der Adriaküste und den Häfen Triest und Koper) sowie in Ost – West – Richtung von der Pazifikküste des eurasischen Kontinents und den prosperierenden Wirtschaftsräumen Chinas bis zur Atlantikküste der Iberischen Halbinsel nach Spanien und Portugal. Industrielle Zentren sowie wirtschaftlich sich enorm entwickelnde Regionen¹ werden so über ein „Drehkreuz“ in unserem Bezirk verbunden. Dass dies nicht nur verkehrliche Folgen hat, sondern auch wirtschaftliche, dürfte auf der Hand liegen.

Deshalb sollten wir uns bei der Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption nicht nur als Berliner, Brandenburger oder Mecklenburger verstehen, sondern uns eingebettet sehen in Europäische und internationale Entwicklungen. Schaffen es unsere Länder, sich an diesen Entwicklungskorridoren auf unserem Kontinent entsprechend zu positionieren, sollten sich gute Arbeitsplätze sowie daraus resultierende grenzüberschreitende Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen entwickeln. Das wiederum würde eine

stabile Grundlage für weitergehende regionale Entwicklungen, den sozialen Zusammenhalt und entsprechende Standards hier bilden und muss aus diesem Grund auch ein gewerkschaftliches Anliegen sein.

Die Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen (im Eisenbahnbereich) in Deutschland legen das Grundgesetz (GG) sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) fest. Im Artikel 87 e des Grundgesetzes wird festgestellt, dass dem Wohl der Allgemeinheit und deren Verkehrsbedürfnissen beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes und bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz Rechnung zu tragen ist.² Im Paragraph 1 des Regionalisierungsgesetzes wird festgeschrieben, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Aufgabe der Daseinsvorsorge ist.³

Demzufolge sollten die verkehrspolitischen Entscheidungen die Eisenbahnen des Bundes, deren Infrastruktur sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreffend in unserem Land in erster Linie an den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen irgendwelcher Unternehmen ausgerichtet werden. Das GG sagt weiterhin dazu aus, dass Näheres durch ein Bundesgesetz geregelt würde. Auf dieses warten wir jetzt bereits seit Dezember 1993! Interessant ist auch, dass das GG hier nicht nach Personenfernverkehr und Güterverkehr auf der Schiene unterscheidet. Betrachtet man diese Aussagen in den genannten Bundesgesetzen, dann sieht man die überdurchschnittlichen Privatisierungsbestrebungen der letzten Bundesregierungen bei der DB AG aus ganz anderer Sicht, da sich das GG lediglich auf Eisenbahnen des Bundes bezieht! Leider werden trotz dieser grundsätzlichen Regelungen die Bedürfnisse der Be-

völkerung durch die handelnde Politik oftmals hinter angebliche betriebswirtschaftliche Zwänge zurückgestellt. Das betrifft alle Bahnbereiche, den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), den Schienengüterverkehr (SGV), aber auch die Schieneninfrastruktur.

Aus den vorhergehenden grundsätzlichen Betrachtungen sollen im Folgenden einzelne Schlussfolgerungen für die Entwicklung in den einzelnen Bereichen des Eisenbahnverkehrs (Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur) gezogen werden.

2. Personenverkehr

Im Vergleich zu einigen anderen europäischen Ländern besteht in Deutschland und somit auch in unserer Region noch ein vergleichsweise dichtes Personenverkehrsnetz der Eisenbahnen. Dies ist auch auf die Politik der nordöstlichen Bundesländer in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zurückzuführen, die letztendlich zur Gründung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg führte und bei der in all den Jahren auch das Land Mecklenburg-Vorpommern einbezogen wurde. Des Weiteren sind die genannten drei Bundesländer über diese Jahre hinaus meist mit einer abgestimmten Position hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs in Erscheinung getreten, was für eine positive Entwicklung mit Sicherheit nicht hinderlich war. Jetzt jedoch gilt es, wie bereits unter 1 dargestellt, weitergehende Beziehungen zu berücksichtigen und dafür sollten neue Möglichkeiten in Verbindung mit traditionellen Lösungsvarianten zukünftig mehr Beachtung finden.

2.1. Personenfernverkehr

Das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs bildet der Linienspersonenfernverkehr, in Deutschland ist dies noch der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Aufgrund von Ausdünnungen in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und folgend auch in den letzten zehn Jahren kann dieser wahrscheinlich nicht mehr als alleiniges Rückgrat dienen. Diese Ausdünnungen waren die Folge einer verfehlten Privatisierungs- und Börsengangspolitik seitens der Deutschen Bahn und ihres Eigentümers, des Bundes. Betriebswirtschaftliche Erwägungen, die nie vollständig durch Fakten hinterlegt werden konnten, führten zu den vorgenannten massiven Einstellungen im SPFV. Eine ganze Zuggattung wurde beseitigt: Der Interregio (IR). Zusätzlich wurden viele Intercity(IC)-Verbindungen ausgedünnt oder auf Teilstrecken sogar vollständig eingestellt.

Im Widerspruch zum Grundgesetz² soll der SPFV von den ihn betreibenden Unternehmen eigenwirtschaftlich geführt werden und sich aus sich selbst finanzieren. Aufgrund der durchgeführten Änderungen in den letzten 15 Jahren ist es unter gewissen Rahmenbedingungen (Personalausdünnungen, Optimierung von Fahrzeugeinsätzen usw.) sogar gelungen, hier Gewinne zu erzielen – aber auf Kosten nicht erfüllter Bedürfnisse der Bevölkerung. So erfolgt innerhalb des SPFV der DB AG durchaus eine Querfinanzierung von sich nicht selbst tragenden durch überaus gut frequentierte Fernverkehrslinien. Durch die vorgesehene Deregulierung des Fernbusverkehrs⁴ wird diese Querfinanzierung in absehbarer Zeit nicht mehr möglich sein, ggf. werden sogar jetzt noch stark frequentierte SPFV-Linien eingestellt werden müssen – oder eine Gegenfinanzierung aus öffentlichen Geldern ist vorzusehen. Wieder einmal werden Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert – oder es wird durch das Ermöglichen von „Rosinenpickerei“ im Personenfernverkehr per Gesetz nicht einmal die heutige Qualität

im SPFV erhalten werden können. Fairer Wettbewerb der Verkehrsträger sieht anders aus!

Der SPFV wird derzeit in unserer Region von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Das Gros liegt dabei bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit ihrem Personenverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG und den dazugehörigen Tochterunternehmen, daneben betreibt die Veolia Verkehr GmbH mit dem Interconnex eine Fernverkehrsverbindung in der Region⁵ und die Netinera Deutschland GmbH durch ihre Tochter Vogtlandbahn GmbH eine weitere⁶. Die zwei letztgenannten Linien konnten sich erfolgreich etablieren, was durchaus auch auf relativ geringe Zugangshemmnisse⁷ zurückzuführen ist. Des Weiteren schließen beide Lücken im Fernverkehrsangebot der „großen“ DB AG.

Diese Lücken sollen uns nun interessieren. Mit dem vollständigen Entfernen des Interregio-Angebotes durch die DB AG im Jahre 2002 wurde im SPFV eine Lücke gerissen, die bis heute nicht einmal annähernd wieder geschlossen werden konnte. Damit wurden etliche Ober- und Mittelzentren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ihrer Fernverkehrsanbindung beraubt und somit wichtige Standortfaktoren einfach gestrichen. Der Protest der betroffenen Bundesländer hielt sich in Grenzen, der Ersatz mittels Nahverkehrsleistungen verursacht bis heute enorme Kosten, die aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden müssen. Auch die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrsangebotes hat überdurchschnittlich gelitten.

Das soll ein Beispiel verdeutlichen. Mit dem Regionalexpress (RE) der Linie 5 ist es möglich, eine Reise von Lutherstadt Wittenberg über Berlin nach Rostock anzutreten. Die Reisezeit beträgt dann knapp vier Stunden, es werden etwa 350 km bewältigt. Das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von etwa 88 km/h⁻¹. So weit, so gut. Diese Reisegeschwindigkeit könnte ohne zusätzlichen Aufwand wesentlich angehoben werden, wenn nicht an fast jedem auf der Strecke liegenden Bahnhof gehalten werden würde. Würde nur an Bahnhöfen von Orten gehalten werden, die etwa 10.000 Einwohner und mehr haben sowie an Knotenbahnhöfen, wären mehr als 120 km/h⁻¹ möglich. Noch schlechter fällt die Betrachtung des anderen Astes der RE Linie 5 aus: Es werden etwa 390 km bewältigt in gut viereinhalb Stunden. Das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 85 km/h⁻¹. Insbesondere der Abschnitt Neustrelitz – Stralsund trägt hier zur Verlängerung der Fahrzeit bei: Auch hier wäre eine erhebliche Steigerung leicht durch oben genannte Maßnahmen möglich: Die Reisegeschwindigkeit beträgt ganze 65 km/h⁻¹!

Die Wiedereinführung von Interregio-Verkehren (oder wie auch immer sie bezeichnet werden, wobei der Name schlüssig ist) würde also eine erhebliche Lücke im derzeitigen SPFV schließen, der nur auf Hochgeschwindigkeitsverkehre ausgerichtet ist. Und sie würde auch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entlasten, wodurch z. B. wieder kürzere und deshalb weniger störanfällige Umläufe möglich wären. In Ergänzung zu bereits vorliegenden Papieren⁸ fordern wir für unsere Region deshalb folgende Interregio-Verbindungen wieder bzw. neu einzuführen:

- 2.1.1. Warnemünde - Rostock – Waren (Müritz) – Neustrelitz – Fürstenberg (Havel) – Oranienburg – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz – Luckenwalde – Jüterbog – Falkenberg (Elster)[– Riesa – Döbeln Hbf. – Chemnitz Hbf. – Zwickau (Sachs.) Hbf]

Schieneverkehrskonzept für die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg

- 2.1.2. Binz – Bergen (Rügen) - Stralsund Hbf. – Greifswald – Züssow – (Alternierend später: Seebad Heringsdorf – Świnoujście – Ducherow -)Pasewalk -Prenzlau – Angermünde – Eberswalde – Bernau – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz – Flughafen BER – Königs Wusterhausen – Cottbus – Forst (Lausitz)[- Żary – Żagań – Miłkowiec – Legnica]
- 2.1.3. [Hamburg Hbf. – Büchen –]Hagenow Land – Schwerin Hbf. – (Alternierend: [Kiel Hbf. – Lübeck Hbf. –]Grevesmühlen –)Bad Kleinen – Bützow – Rostock Hbf. – Velgast – Stralsund
- 2.1.4. Stralsund – Demmin – Neubrandenburg – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin-Gesundbrunnen – Berlin Hbf. – Berlin Südkreuz – Luckenwalde – Jüterbog[– Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig Hbf.]
- 2.1.5. [Magdeburg Hbf. – Genthin –]Brandenburg Hbf. – Potsdam Hbf. – Berlin Zoologischer Garten – Berlin Hbf. – Berlin Ostbahnhof – Bernau – Eberswalde – Chorin – Angermünde[– Szczecin Główny]
- 2.1.6. [Saalfeld (Saale) Hbf. – Rudolstadt – Jena Paradies – Naumburg (Saale) – Weißenfels – Merseburg – Halle (Saale) Hbf. – Leipzig/Halle Flughafen – Leipzig Hbf. – Eilenburg – Torgau –]Falkenberg (Elster) – Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde – Calau – Cottbus
- 2.1.7. [Oberstdorf ... – ... München Hbf. ... – ... Nürnberg Hbf. ... – ... Hof (Saale) – Gera Hbf. – Zeitz – Halle (Saale) Hbf. – Köthen – Dessau Hbf. –]Belzig – Michendorf – Berlin Wannsee – Berlin Zoologischer Garten – Berlin Hbf. – Berlin Ostbahnhof – Fürstenwalde (Spree) – Frankfurt (Oder) – [Rzepin – Czerwieńsk – Zielona Góra]

Diese Interregio (IR) -Planung setzt natürlich voraus, dass derzeit vorhandene IC- und ICE-Linien nicht gestrichen werden (es sei denn, es handelt sich um echte Parallelverkehre mit den neu konzipierten IR-Linien). Dazu müsste ein das kurzfristige Umsteigen sichernder Taktfahrplan eingeführt werden, der die IC- und ICE-Linien sowie den SPNV ebenfalls einbezieht.

Der internationale SPNV in unser Nachbarland Polen beschränkt sich derzeit auf einen EC von Prag nach Szczecin und zurück sowie auf vier EC von Berlin nach Warszawa und zurück („Berlin-Warszawa-Express“) und einen Euronight-Zug (EN) von Amsterdam nach Warszawa. Des Weiteren fährt ein EC („Wawel“) von Lüneburg nach Kraków und zurück, der einem in der Internetauskunft der DB AG nur angezeigt wird, wenn man weiß, wo er entlang fährt und man dann einen dementsprechenden Unterwegsbahnhof eingibt. Dass hier großer Handlungsbedarf besteht, ist offensichtlich. Die o. g. Vorschläge zur Gestaltung eines IR-Netzes beinhalten bereits Verbindungen in Richtung Polen, die jedoch nicht ausreichend sein dürften. Deshalb müssten die bestehenden EC-Linien mindestens erhalten, besser noch erweitert werden. Für den Berlin-Warszawa-Express sollten mindestens sechs Züge täglich in jeder Richtung eingesetzt werden, wobei ein Zug morgens auch in Poznań so eingestellt werden kann, dass er spätestens um 09.00 Uhr in Berlin ist. Auch sollte ein Nachtzug ab Berlin etwa 23.00 Uhr nach Warszawa – beispielsweise mit Kurswagen bis Białystok – angeboten werden.

Der heute verkehre EC „Wawel“ nach Kraków hat erstens eine unattraktive Tageslage und ist zweitens viel zu lange unterwegs. Die Wiederherstellung des früheren Angebotes auf der angestammten Strecke über Cottbus, Forst (Lausitz), Żary, Żagań mit je einem EN und EC in beiden Richtungen, jedoch darüber hinaus mindestens noch einem weiteren EC in beiden Richtungen ist das mindeste, was zu verlangen ist. Auch eine Beschleunigung muss hier einfach stattfinden – jedoch zumeist auf polnischer Seite. Eine andere Streckenführung hätte Nachteile für die Regionalentwicklung und wäre auch nicht zukunftsfähig.

Die frühere Hauptstrecke von Berlin nach Königsberg, heute Ostbahn von Berlin nach Kosztrzyn und weiter über Gorzów und Krzyż, Piła, hätte einen EC-Verkehr verdient. Dringend erforderlich ist mindestens ein Nachtzug in beiden Richtungen mit Kurswagen ab Piła in Richtung Chojnice, Gdańsk, Gdynia und in Richtung Bydgoszcz, Toruń, Olsztyn, Elk. Weitere EC-Relationen sind auf dieser Strecke in Tageslage beispielsweise in Richtung Toruń oder nach Gdańsk, Malbork, Elbląg denkbar.

Der Verkehr in Richtung polnische Ostseeküste ist mit einem EC und noch dazu in einer Tageslage, die vollkommen unattraktiv ist, ebenfalls unterbesetzt. Ein EC als Osteexpress von Berlin nach Szczecin und darüber hinaus nach Białogard, Koszalin, Słupsk, Łębork, Gdynia und Gdańsk sollte mindestens zwei Mal am Tag verkehren – und das in Tagesrandlage in jeder Richtung.

Entsprechende Fernverkehrsangebote aus Brandenburg und Berlin über die Ostsee in die Øresundregion mit Verlängerungen bis Oslo und Stockholm sollten zum SPNV einfach dazugehören. Dabei kann es nicht sein, dass Umwege von mehreren hundert Kilometern dabei gefahren werden, nur um den Seeweg zu umgehen. Das ist volkswirtschaftlicher Unsinn! Besser wäre es, die entsprechende Fährverbindung wieder herzurichten und so über Rostock und Gedser nach København direkt zu fahren. Das gleiche gilt für eine Verbindung über Saßnitz-Mukran und Trelleborg nach Malmö und weiter nach Oslo. Derzeit fährt ein EN von Berlin Hbf. nach Malmö über diese Fährverbindung. Notwendig sind jedoch je eine Nachtverbindung Berlin – København und Berlin – Oslo bzw. Stockholm über Malmö täglich und ganzjährig. Des Weiteren sind natürlich EC-Verbindungen am Tage einzurichten – in jeder Richtung mindestens vier, zwei davon mit einem Start in Tagesrandlage.

Der SPNV ist in der Region und über ihre Grenzen hinaus recht schwach entwickelt. Ein Erfordernis für ein entsprechendes regionales Wachstum in der Zukunft sind jedoch gute Schienenverkehrsverbindungen, die es den Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, schnell und unabhängig vom Straßenverkehr und steigenden Treibstoffkosten ihr Ziel auch über weitere Entfernungen zu erreichen.

2.2. Personennahverkehr

Der SPNV in Deutschland wird seit 1996 von den Aufgabenträgern – in der Regel den Bundesländern oder von ihnen beauftragten Verbänden bzw. Zweckverbänden – im Wesentlichen durch eu-

- 2.1.1.
- 2.1.2.
- 2.1.3.
- 2.1.4.
- 2.1.5.
- 2.1.6.
- 2.1.7.

2.1.1. Berlin: Gesundbr., Hbf., Südkreuz
 2.1.2. Berlin: Gesundbr., Hbf., Südkreuz
 2.1.4. Berlin: Gesundbr., Hbf., Südkreuz
 2.1.5. Berlin: Zool. Garten, Hbf., Ostbhf.
 2.1.7. Berlin: Wannsee, Zool. Garten, Hbf., Ostbhf.



Schieneverkehrskonzept für die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg

ropaweite Ausschreibungen gestaltet. Obwohl seit Inkrafttreten der ÖPNV-Verordnung der EU⁹ insbesondere beim SPNV andere Vergabeverfahren ebenfalls möglich sind (die nicht so viel Geld (zwischen 500.000 und 2 Mill. €) im Vorfeld der zu erbringenden Leistungen kosten), ist durch deutsches Recht in vorauseilendem Gehorsam in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Ausschreibung als einziges Wettbewerbsverfahren festgelegt worden¹⁰. Eine gegensätzliche Initiative des Bundesrates vom Anfang dieses Jahres wurde wieder zurückgezogen. Die Gestaltung dieser Ausschreibungen ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich. Dies hat bereits zu einem „Flickenteppich“ im SPNV in Deutschland geführt, aufgrund dessen sich bei länderübergreifenden Verkehren Anschluss- und Übergangsmöglichkeiten verschlechtern bzw. ebenso durch mangelhafte Vorgaben bei den Ausbildungsstandards der Beschäftigten sich die Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste negativ entwickelt. Der Versuch von Gewerkschaften und Verbänden, in das System ein wenig mehr Ordnung zu bringen, wurde bisher durch einen wahren Sparfetischismus der Bundesländer und die teilweise Fremdverwendung der insbesondere für den SPNV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel des Bundes¹¹ vereitelt.

In Deutschland sollte die ÖPNV-Verordnung der EU voll umfänglich auch hinsichtlich der vorgegebenen Möglichkeiten zur Setzung von Standards und Leitlinien umgesetzt werden¹², einschließlich der Möglichkeit zur Wahl anderer Wettbewerbsverfahren als der europaweiten Ausschreibung. Damit könnten legitime Schutzrechte der im ÖPNV-Bereich Beschäftigten umgesetzt werden. Des Weiteren wären bundesweit gültige Standards z. B. hinsichtlich Service und Qualität bei der Verkehrsleistung, Ausbildung und sozialer Sicherung der Beschäftigten ohne Länderunterschiede möglich.

Im SPNV sind mit Abschluss dieses Jahres fast alle Leistungen in unserer Region ausgeschrieben worden. Damit agieren hier zehn EVU: In der Netinera Deutschland GmbH: Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG, Prignitzer Eisenbahn GmbH, in der Veolia Verkehr GmbH: Märkische Regiobahn GmbH MR, Ostseeland Verkehr GmbH OLA, Niederbarnimer Eisenbahn GmbH NEB, DB AG: DB Regio AG, Usedomer Bäderbahn GmbH UBB (in der DB Regio AG), Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn GmbH PRESS, Rügenschke Bäderbahn in der PRESS, Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG MBB. Drei große Anbieter „beherrschen“ somit hier den SPNV.

Auch im SPNV bestehen Lücken zwischen dem, was in den Jahren 1992 bis 1994 geplant wurde und dem, was wir heute auf der Schiene vorfinden. Neben den Regionalexpress- (RE) und den Regionalbahnlinien (RB) war für das damals unter dem Titel „Zielnetz 2000“ konzipierte SPNV-Netz in der Region noch ein weiteres Produkt vorgesehen: Der Stadtexpress SE. Dieser sollte insbesondere die Pendler aus dem engeren Verflechtungsraum um die Ballungszentren Berlin und Rostock schnell in das Zentrum der Städte bringen, indem außerhalb der Stadt auf jedem Bahnhof gehalten wurde, ab Beginn der S-Bahn-Verkehre dies jedoch der S-Bahn überlassen blieb. Das Fehlen solcher SE-Züge ist insbesondere in Berlin zu bemerken. Lange Fahrzeiten für Pendler aus den Städ-

ten außerhalb Berlins sind aufgrund der vielfachen Halte in der Berliner Innenstadt keine Seltenheit. Von Berlin-Charlottenburg nach Erkner werden beispielsweise 42 Minuten für 36 Kilometer benötigt, das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 51 km/h⁻¹. Der Berliner Senat blockiert hier jedoch aus Imagegründen ein Umdenken, das Land Brandenburg blockiert gleichermaßen – aus finanziellen Gründen. Konzepte für solche SE-Linien sind bereits vorgestellt worden (SX-Konzept der TU Berlin) und wurden durch die verantwortlichen Politiker und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB immer wieder verworfen. So könnten z. B. SE-Linien von Wünsdorf nach Nauen (in Berlin Halt nur in Berlin Südkreuz, Berlin Hbf., Berlin Spandau), von Beelitz Heilstätten nach Velten bzw. Kremmen [über Stammbahn] (in Berlin Halt nur in Berlin-Zehlendorf, Berlin Hbf., Berlin-Gesundbrunnen) und von Werder (Havel) nach Bernau (in Berlin Halt nur in Berlin-Wannsee, Jungfernheide, Berlin-Gesundbrunnen) verkehren.

Weiterer Kritikpunkt ist der SPNV „in der Weite“ der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Es gibt prinzipiell keinen Unterschied zwischen RE- und RB-Linien, es sei denn nach der befahrenen Strecke. Dabei sollten RB-Linien (nach oben bereits zitiertem Konzept) auch dazu gedacht sein, RE-Linien zu untersetzen, damit diese nicht überall halten müssen. Solchen Fall finden wir jedoch nicht, im Gegenteil halten oftmals RE-Linien, die im Stundentakt verkehren, alternierend an verschiedenen Bahnhöfen „in der Fläche“ des Landes. Damit werden die RE-Linien zwar beschleunigt, die Bahnhöfe „in der Fläche“ mit einem 120-Minuten-Takt jedoch für die Bürger nur sehr unattraktiv angebunden.

Generell ist zu sagen, dass ein 120-Minuten-Takt für die Nutzer des SPNV unattraktiv ist. Der SPNV beginnt erst mit dem 60-Minuten-Takt für potentielle Nutzer interessant zu werden. Deshalb sollte grundsätzlich für die RE- und RB-Linien ein 60-Minuten-Takt die Regel sein. Bei Bedarf sollte dieser aber auf einen 30-Minuten- oder sogar 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Der SE sollte mindestens einen 30-Minuten-Takt aufweisen und der Grundtakt der S-Bahn soll 10 Minuten betragen.

Der nach Punkt 1 notwendige Blick über den Tellerrand beginnt sozusagen bei den länderübergreifenden Verbindungen in Deutschland. Hier sind noch vielerlei Potentiale zu erschließen. Allein die durch das Land Sachsen gestrichene SPNV-Verbindung zwischen Falkenberg (Elster) und Riesa ist wie ein fehlendes Glied in einer Kette – nämlich der kürzesten Verbindung auf der Schiene von Berlin nach Chemnitz - ins Vogtland und ins Erzgebirge. Ähnliche fehlende Verbindungen finden wir z. B. auch von Senftenberg / Hoyerswerda in Richtung Kamenz – Dresden oder von Belzig – Wiesenburg in Richtung Aschersleben / Sangerhausen bzw. Halberstadt.

Weiterhin sind die SPNV-Verbindungen von und nach Polen in die Brandenburger Nachbarwojewodschaft Lubuskie total vernachlässigt. So gibt es weder in die Stadt mit dem Sitz des Wojewoden, Gorzów, noch in die Stadt mit dem Sitz des Marschalls, Zielona Góra, eine solche direkte Verbindung. Entsprechende Pendlerströme existieren heute schon, nur nutzen sie den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dabei wäre es einfach, den SPNV nach Gorzów zu

führen. Die Züge könnten sogar von Berlin kommend bis Gorzów und weiter durchfahren. Deshalb ist eine solche Verbindung vorrangig herzustellen. Das bestehende Angebot von Frankfurt (Oder) nach Rzepin und in Richtung Poznań ist zu erweitern. Ein direkter Anschluss an den RE 1 ist hier möglich und hätte Symbolcharakter.

Die Verbindung nach Zielona Góra ist sowohl von Berlin über Frankfurt (Oder) – Rzepin als auch von Cottbus über Guben – Czerwieńsk bzw. über Forst (Lausitz) – Żary [– Żagań – Nowa Sól] machbar. Zwischen Cottbus und Zielona Góra empfiehlt es sich, einen Kreisverkehr über beide Strecken einzurichten. Bei der DB Regio AG liegt dazu eine Analyse vor. Eine gute Lösung wäre, wie in der eckigen Klammer angedeutet, die Strecke zwischen Żagań und Nowa Sól wieder herzustellen, um ein großes Reisendenpotential auch „abzuschöpfen“.

Eine zweite internationale Grenze berührt unsere Region und diese befindet sich in der Ostsee. Auch über diese Grenze gibt es keinen Schienenverkehr mehr. Es besteht nicht einmal mehr die Möglichkeit, in die Fährhäfen an die Terminals direkt heranzufahren. Obwohl im Rostocker Hafen wie auch im Hafen Mukran (übrigens auch in Gedser und Trelleborg) Gleise bis an die Fähren heran gelegt sind, werden diese nicht mehr (im Personenverkehr) bedient. In Rostock ist man als Reisender gezwungen, einen Triebwagen in Richtung Rostock Seehafen Nord (derzeit kein Taktverkehr und Schienenersatzverkehr) zu besteigen und von dort mit Gepäck noch etwa 15 bis 20 Minuten zu laufen. In Mukran gibt es im Hafen einen Personenbahnhof am Fährterminal, dieser wird jedoch ebenfalls nicht mehr angefahren. So hat man im 5-Stunden-Takt die Möglichkeit, von Saßnitz mit dem Bus an das Fährterminal zu kommen. Eine Hafenanbindung mittels SPNV ist auch in Trelleborg nicht vorhanden, zwischen Gedser und Nyköping ist der Schienenpersonenverkehr eingestellt worden. Um hier wieder attraktiven SPNV und SPFV durchführen zu können – was unbedingt erforderlich wäre – müssen also erst noch weitere Maßnahmen erfolgen. Erwähnt werden braucht wohl nicht, dass die Anfahrt mittels MIV vollkommen problemlos möglich ist!

Weiteres, in den letzten Jahren fast ständig problembehaftetes Thema ist die Berliner S-Bahn. Außerhalb jeder kurzfristigen Problembewältigung soll es an dieser Stelle um die grundsätzliche Ausrichtung gehen. Mit der S-Bahn steht Berlin und dem engeren Verflechtungsraum ein Verkehrsmittel zur Verfügung, durch das schnell und aufgrund relativ geringer Stationsabstände innerhalb Berlins im Zusammenwirken mit der BVG eine ordentliche Feinverteilung möglich ist. Das S-Bahn-Angebot ist zu ergänzen durch eine Verbindung, die den Hauptbahnhof aus Nord-Süd-Richtung einbindet. Weitere Verlängerungen von S-Bahn-Linien in das Berliner Umland sind aus unserer Sicht nicht zu befürworten. Hier sollten eher Stadtexpresslinien eine weitere feine Erschließung vornehmen.

Des Weiteren fordern wir die verantwortlichen Politiker dazu auf, für das System S-Bahn und das gesamte Nahverkehrssystem in unserer Region den größtmöglichen Einfluss durch die Öffentlichkeit, sprich: die Bürgerinnen und Bürger, sicherzustellen. Das funktioniert nicht durch vermehrten, schlecht kontrollierten Wettbewerb oder Zerschlagung von bewährten Systemen.

3. Güterverkehr

Nach dem Grundgesetz unterliegt auch der Schienengüterverkehr der Daseinsvorsorge, solange nicht durch Bundesgesetz Konkretisierungen dieser Aussagen erfolgen¹³. Die ausschließlich betriebs-

wirtschaftlichen Bestrebungen in Richtung eines Börsenganges des in diesem Bereich agierenden EVU in Bundesbesitz und der dafür zuständigen Politiker sind deshalb nicht grundgesetzkonform. Der Schienengüterverkehr (SGV) wird in den nächsten Jahren vor allem aufgrund der weiteren Verknappung fossiler Brennstoffe und damit weiterer Verteuerung von Treibstoffen an Bedeutung enorm zulegen. Das würde bedeuten, dass in den letzten Jahren aufgelassene Zugänge zum Güterverkehr auf der Schiene wieder zu reaktivieren und nicht mehr instand gehaltene Anlagen zu sanieren sind. Das bedeutet aber auch, dass der Einzelwagenladungsverkehr an seine Grenzen stoßen wird und neue Produktionsmethoden Einzug halten müssen. Ansatzweise wird der SGV wieder zu einer größtmöglichen Feinverteilung in der Fläche zurückkehren müssen. In Berlin bestehen mit den noch vorhandenen Flächen am Innenring sowie mit den überhaupt noch vorhandenen Flächen ehemaliger Güterverkehrsanlagen generell gute Möglichkeiten, eine notwendige Steigerung des SGV mit den dafür notwendigen Ver- und Umladeanlagen zu verkraften. Mit der Städteplanung ist abzustimmen, welche innerstädtischen Flächen für den zukünftigen Bedarf freizuhalten sind, um die Auswirkungen einer eventuellen Reaktivierung für Anwohner möglichst gering zu halten. Diese Bedarfsflächen müssen festgelegt und dürfen nicht veräußert werden. Auch in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern finden wir solche Möglichkeiten noch an vielen Orten. Hinzu kommt, dass es aufgrund eines Landtagsbeschlusses von 1994 in Brandenburg nicht so einfach möglich ist, ehemalige Eisenbahninfrastruktur zu entwidmen. Rechtzeitig sollte hier von verantwortlicher Seite daran gedacht werden, noch bestehende über mehrere Jahre bzw. Jahrzehnte nicht gepflegte Anlagen zu sanieren und wieder in Betrieb zu nehmen, da es sicher notwendig werden wird, die Güterfeinverteilung in der Fläche so gut wie möglich durch die Bahnen vornehmen zu lassen.

Zunächst ist, um der Notwendigkeit eines verstärkten SGV gerecht zu werden, eine Intensivierung des Einzelwagenladungsverkehrs notwendig und damit die vorgenannte Reaktivierung von Zugangsstellen – resp. Gleisanschlüssen. Eine Neuorganisation des SGV wird jedoch zunehmend unvermeidbar werden. Deshalb muss es zu neuen Produktionsmethoden kommen. Beispielhaft soll hier eine mögliche Transportvariante dargestellt werden. Stückgut wird nach wie vor im (Einzel-) Wagenladungsverkehr abgefertigt. Das bedeutet umfangreiche Rangierarbeiten auf vielen Bahnhöfen, bis ein größerer Zug zusammengestellt ist, der in einer bestimmten Relation effektiv verkehren kann. Dieses trägt dazu bei, dass die Ware nicht eben gerade vorsichtig behandelt wird (Rangiervorgänge - Stöße u. ä.) und sich die Transportzeiten des (oft hochwertigen) Stückgutes enorm verlängern. (Die Reisegeschwindigkeit eines per Bahn transportierten Gutes beträgt ca. 23 km/h¹⁴)

Wie kann die Transportgeschwindigkeit von Stückgut beschleunigt werden? Eine entscheidende Frage sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Schienengüterverkehr. Natürlich nicht mit dem weiteren Praktizieren eines Systems, das bereits über 170 Jahre alt ist. Warum werden Stückgüter nicht, wie vor etwa 35 Jahren bei DB und DR durchaus üblich, wieder in Behälter verladen? Es gab die sogenannten A-, B- und C-Behälter, die alle so bemessen waren, dass sie, sich ergänzend, in einen gedeckten Güterwagen (G-Wagen) passten. Natürlich ist dieses System mit den rollenden Behältern heute ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Aber warum nicht adäquat ein System entwickeln, das auf eben solchen Behältern basiert, die auch in- bzw. zueinander passen würden (der zweitkleinste zwei Mal so groß wie der kleinste, der nächst-

Schieneverkehrskonzept für die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg

größere zwei Mal so groß wie der zweitkleinste usw. usw.) und deren absolute Gesamtgröße durch die internationalen Containerabmessungen vorgegeben wird? Dadurch bestünde die Möglichkeit, diese Behälter (in mindestens drei verschiedenen Größen) auch in Containern zu befördern. Wie könnte nun ein Transport dieser (für hochwertige Stückgüter anpassungsfähigen, d. h. gepolsterten) Behälter vor sich gehen? Über einen Vertrieb in örtlicher Nähe kann prinzipiell jeder Betrieb einen oder mehrere Behälter verschiedener Größen ordern, befüllen und absenden. Den Transport zur Bahnzugangsstelle übernimmt ein Spediteur, der auch den Behältervertrieb (Beleihung) übernehmen kann. Da die Behälter „ineinander“ passen, können sie effektiv in entsprechenden Waggons bzw. Containern transportiert werden. Die Erfassung der Behälter und ihrer Absende- und Bestimmungsorte erfolgt bereits beim Verleih, so dass per EDV eine optimale Linienführung (Reiseroute) des Behälters ermittelt wird. Der Zugang und Transport per Bahn erfolgt wie der eines Reisenden. Es werden keine Waggons mit bestimmtem Endbahnhof mehr beladen, sondern Güterzüge in festen Relationen eingesetzt. Die Behälter steigen ein bzw. um, wie es auch ein Reisender tun würde - organisiert per EDV, die auch die entsprechenden „Umsteige- oder Einsteigevorgänge“ auslöst und überwacht. Ein programmierter Chip am Behälter sichert die jederzeit mögliche Überwachung. Das Ein- und Umsteigen könnte z. B. magnetisch erfolgen - technisch heute bereits lösbar. So könnten Güterexpresszüge und Güterbahnen an entsprechenden Bahnsteigen halten und dort auch die Behälter umsteigen bzw. warten usw. Kein zeitaufwändiges Rangieren mehr, Verringerung der Störanfälligkeit (besonders im Winter) und somit die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Güter um ein vielfaches wären die Folge. Stückgüter könnten gemäß Fahrplan transportiert werden - mit garantierter Ankunftszeit! Denn durch die fahrplangemäße Beförderung ergibt sich gegenüber dem stauanfälligen und absehbar teuren Straßengütertransport ein enormer Vorteil - nämlich die Voraussage der Ankunftszeit fast bis auf die Minute. Weiterhin bietet dieses System den Vorteil, mit bereits bestehenden City-Logistik-Anwendungen (z. B. Kassel) kompatibel zu sein und die weitere Verbreitung solcher Anwendungen zu fördern. Die neben der Renaissance des SGV daraus folgende Entlastung der Umwelt und damit der Bevölkerung ist eine weitere positive Folge des geschilderten Systems.

Natürlich erfordert die Umsetzung eines solchen Systems größere finanzielle Investitionen, die sich mit zunehmender Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene rechnen würden. Volkswirtschaftlich wäre das ein Schritt in die Zukunft – ein wirklicher kombinierter Verkehr! Und dieser Schritt wäre eine Verwirklichung des zitierten Artikels des deutschen Grundgesetzes.

Steigern wir den SGV in dem Maße, wie es solche o. g. Maßnahmen mit sich bringen, dann ist es unbedingt notwendig, die vorhandenen „Flaschenhälse“ bei der Infrastruktur zu beseitigen. Also werden wir ohne Netzausbauten da, wo es notwendig ist, nicht auskommen. Gravierend zu nennen sind hierbei der Ost-West-Verkehr in Richtung Polen sowie der Nord-Süd-Verkehr via Ostsee durch unsere Region.

4. Infrastruktur

Wie in den vorangegangenen Abschnitten soll noch einmal grundsätzlich und für die Eisenbahninfrastruktur im Besonderen auf den entsprechenden Artikel des Grundgesetzes verwiesen werden, in dem eindeutig die Zuständigkeit des Staates im Bereich der Daseinsvorsorge festgeschrieben ist. Daher sind Stilllegungen und Abbauten von Eisenbahninfrastruktur, wie in den letzten 16 Jahren vielfach geschehen, nicht zu rechtfertigen! Im Bereich der Straßeninfrastruktur wurde und wird Maßnahme auf Maßnahme verwirklicht, die der Daseinsvorsorge dienen soll. Dazu zählen die dafür verantwortlichen Politiker Neu- und Ausbauten von Autobahnen und Landstraßen, wie z. B. durch zusätzliche Fahrspuren oder Ortsumgehungen oder auch komplett neue Straßenführungen. Bahnstrecken wurden noch nie an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst, z. B. durch notwendige Verlegungen näher an Wohnstandorte (Bahnhöfe in Ortslage) für den Personenverkehr. Im Gegenteil: Bei angeblich zu wenigen Fahrgästen wurden diese Maßnahmen nicht einmal diskutiert, der Verkehr wurde gleich vollständig eingestellt. Eine eindeutige Diskriminierung des Verkehrsträgers Schiene. Mit solchen Maßnahmen wird es nicht gelingen, ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, das angesichts der vor unserer Gesellschaft stehenden Herausforderungen notwendig sein wird, zu errichten. In diesem Kontext sind die nachfolgenden Maßnahmen zu sehen, die für ein solches System unabdingbar notwendig sind.

In den vorhergehenden Abschnitten 2 und 3 wurden bereits Verkehre genannt, für die Infrastrukturausbauten bzw. Infrastrukturneubauten erforderlich sind. Diese Infrastrukturverbesserungen sollen nun noch einmal konkret benannt und ergänzt werden.

Seit der Bahnreform hat ein großer Stilllegungsprozess bei der Schieneninfrastruktur stattgefunden. Über 10.000 km Straßen sind in Deutschland neu gebaut worden in der Zeit, demgegenüber wurden mehr als 5.000 km Schienenstrecken stillgelegt und dann z. T. auch abgebaut. In unserer Region hat es viele Bahnstrecken getroffen. Keine Straße, auch nicht die kleinste Kommunalstraße, wird nach dem Fahrzeugaufkommen beurteilt und danach ggf. in ihrer Existenz bedroht. Bei Bahnstrecken ist dieses Vorgehen die Normalität. So wurden in den letzten 10 bis 15 Jahren in großem Umfang Weichen, Ausweichstellen, Abstell- und Überholgleise abgebaut, weil sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht der DB Netz Aktiengesellschaft zu teuer geworden waren. Heute stehen wir vor ungeahnten Kapazitätsengpässen, weil eben Ausweich- und Überholgleise und Abstellkapazitäten in Größenordnungen fehlen. Und ein Ende dieser unseligen Politik ist nicht absehbar.

Wir fordern dagegen, solche ehemals aus- oder abgebauten Gleise und Anlagen wieder zu reaktivieren und bei Sanierung und Ausbau von Bahninfrastruktur keinerlei einschränkende Abbau von Weichen und Gleisen mehr vorzunehmen. Des Weiteren sind neben der heute existenten Infrastruktur Strecken vorzuhalten (zu reaktivieren bzw. zu sanieren), die in der Lage sind, den zu erwartenden Anstieg des SGV aufzunehmen, ohne dass der Schienenpersonenverkehr (SPV) beeinträchtigt wird. Dies betrifft insbesondere ringförmig um Berlin angeordnete Strecken und weitere

Nebenbahnen in ganz Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Auch die entsprechenden Zugangsstellen für SGV und SPV sind wiederzueröffnen. Die Schieneninfrastruktur ist so auszugestalten, dass der Verkehrsträger jederzeit in der Lage ist, die an ihn gestellten Verkehrsanforderungen in hoher Qualität zu erfüllen. Dazu gehört mittelfristig natürlich auch die Installation und Inbetriebnahme von ERTMS (mit ETCS) flächendeckend. Dadurch sind die Bahnen in der Lage, ihre Transportkapazitäten nochmals um ein Vielfaches zu steigern.

Unsere Maßnahmen im Einzelnen:

- 4.1. Ausgestaltung Berlin Hbf., Bahnsteige 11 bis 13 zur Aufnahme von Taktverkehren (Kantenverfügbarkeit)
- 4.2. Dringende Aufnahme von Konsultationen mit der Republik Polen zu notwendigen Ausbaumaßnahmen (siehe Punkt 2.1.2. und 2.2. (6) und (7))
- 4.3. Direkte Bahnanschlüsse in den Häfen (Fährterminals) von Rostock und Mukran
- 4.4. Zweigleisiger Ausbau zwischen Kavelstorf und Rostock-Dierkow sowie ebenfalls zwischen Lietzow und dem Hafen Mukran
- 4.5. Zweigleisiger Ausbau des Rügendamms sowie der Strecke zwischen Bentwisch und Stralsund (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h⁻¹)
- 4.6. Reaktivierung der Darß-Bahn sowie der Strecke von Ducherow über Świnoujście nach Seebad Heringsdorf zweigleisig, elektrifiziert und für 160 km/h⁻¹
- 4.7. Zügiger Ausbau Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund für 25 t Achslast und 160 km/h⁻¹
- 4.8. Reaktivierung der Nordbahn in Berlin zwischen Bornholmer Straße und Hohen Neuendorf zweigleisig, elektrifiziert für 160 km/h⁻¹
- 4.9. Reaktivierung und zweigleisiger Ausbau der Bahn zwischen Berlin Schönholz und Hennigsdorf, mittelfristig Elektrifizierung
- 4.10. Bau eines dritten Gleises mindestens zwischen Berlin Spandau und Nauen, elektrifiziert für 160 km/h⁻¹
- 4.11. Bau eines vierten Gleises mindestens zwischen Berlin Spandau und Stendal, elektrifiziert für 160 km/h⁻¹
- 4.12. Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn für den SPNV und SPFV und der Bahnhöfe Zehlendorf und Schöneberg für den SPNV
- 4.13. Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn zwischen Berlin Wannsee und Potsdam Hbf. für 100 km/h⁻¹
- 4.14. Wiederinbetriebnahme der Turmbahnhöfe Potsdam Pirschheide und Bergholz, Neubau eines Turmbahnhofes im Genshagener Kreuz
- 4.15. Neubau der Nord-Ost-Kurve am Genshagener Kreuz
- 4.16. Sanierung und Lückenschluss der Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde (160 km/h⁻¹, zweigleisig, elektrifiziert)
- 4.17. Einbindung des SPNV von der Ostbahn über Berlin Ostkreuz hinaus bis zur Berliner Stadtbahn (Berlin Ostbahnhof) (Realisierung der Gleisanbindung im Biesdorfer Kreuz – Brücken sind bereits vorhanden, nach dem Abzweig aus Richtung Bln.-Lichtenberg in Richtung Grünauer Kreuz neuer Abzweig von der Ostbahn in Richtung Wuhlheide, Rummelsburg)¹⁴
- 4.18. Ausbau der Ostbahn zweigleisig für 160 km/h⁻¹, mittelfristig elektrifiziert
- 4.19. Reaktivierung der Niederbarnimer Eisenbahn auf ihrer Stammstrecke über Berlin Märkisches Viertel nach Berlin Wilhelmsruh sowie Einbindung nach Berlin Gesundbrunnen

- 4.20. Elektrifizierung Berliner Innenring und Bau von Abzweigen zu allen Radialstrecken in/aus alle(n) Richtungen
- 4.21. Zweigleisiger Ausbau für 230 km/h⁻¹, elektrifiziert: Jüterbog – Falkenberg (Elster) – Röderau – Rtg. Dresden bzw. Rtg. Riesa
- Weitere Reaktivierungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen ergeben sich aus den ersten Absätzen in diesem Punkt. Natürlich sind Strecken, deren Sanierung noch aussteht, grundsätzlich ohne Einschränkungen oder Teilstilllegungen auszubauen (100 km/h⁻¹ und Sanierung aller Stationen).

5. SPNV- und SPFV-Anbindung des Flughafens BER (BBI)

„Wir sichern die exzellente Anbindung des BBI an Autobahn und Bundesstraße und damit schnelle Verbindungen nach Berlin und Brandenburg.“, so die Aussage von Dr. Rainer Schwarz, Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen schon 2007¹⁵. Mit dem Motto „BER – Die weiten Wege der Beschäftigten und Fluggäste ab Juni 2012“ könnte dagegen das Schienenverkehrskonzept zur Anbindung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International überschrieben werden. Zwei Landkreise des Landes Brandenburg (Potsdam-Mittelmark und westlicher Teltow-Fläming) sind fast komplett nur über Umsteigen in der Berliner Innenstadt per Schienenpersonenverkehr an den Flughafen angebunden. Das bedeutet, von den Bürgerinnen und Bürgern wird verlangt, das sie vom Süden her erst nach Berlin hineinfahren, um dann wieder nach Süden herauszufahren. Ähnlich sieht es für Brandenburg an der Havel aus. Hier sollen Pendler und Fluggäste nach Schönefeld erst nach Potsdam fahren, um die von dort einen Umweg über Golm einlegende RB 22 nach Schönefeld zu nutzen oder nach Berlin, um vom dortigen Hauptbahnhof aus mit dem Airportshuttle zu fahren. Noch weitaus schwieriger wird es für Reisende aus dem Landkreis Oberhavel, nach Schönefeld zu kommen. Ihnen bleibt nichts anderes übrig, als den RE 6 bis Spandau zu nutzen und dann zuzusehen, wie sie zum Berliner Hauptbahnhof und zum Airportshuttle kommen oder bereits ab Hennigsdorf mit der S-Bahn nach Berlin bis zum Südkreuz hinein zu fahren und dort in den Airportshuttle umzusteigen. Alles sehr zeitaufwendige Varianten. Niemand hat sich bisher Gedanken darüber gemacht, wie auch diese betroffenen Menschen von dem so hoch gelobten internationalen Flughafen in Schönefeld profitieren können, denn für sie wird schon die Anreise zur Odyssee. Dabei wäre eine Lösung so einfach, würde man von starren politischen Vorgaben nur ein wenig abweichen und auch alle (!) Brandenburger Bürgerinnen und Bürger berücksichtigen.

Wem nützt die Fahrt der RB 22 von Berlin Friedrichstraße über Golm nach Berlin Schönefeld? Doch letztlich nur den Berlinerinnen und Berlinern, die zur Universität nach Potsdam müssen und dazu mit der RB 22 fahren werden. Selbst für die Potsdamer wird die RB 22 durch diesen Umweg schlichtweg unattraktiv. Erst einmal muss es aus unserer Sicht aber darum gehen, eine Lösung für die o. g. Brandenburger Einwohner zu finden. Und dies ist gar nicht so schwer: Die heutige RB 22 wird von Hennigsdorf auf dem Berliner Außenring über Golm, Potsdam Pirschheide, Bergholz und einen neu zu errichtenden Turmbahnhof Genshagener Kreuz nach Berlin Schönefeld geführt. Das könnte folgendes Ergebnis haben: Für die Hennigsdorfer Bürgerinnen und Bürger gibt es eine akzeptable Anbindung, die Potsdamer Uni ist mit dem Flughafen direkt verbunden und auch aus den Richtungen Caputh, Beelitz, Belzig, Michendorf, Jüterbog, Luckenwalde und Trebbin ist eine komfortable Verbindung per Schiene möglich. Das wesentliche

Schieneverkehrskonzept für die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg

dieses Konzeptes besteht darin, dass die schon einmal vorhandenen Turmbahnhöfe Potsdam Pirschheide und Bergholz saniert und wieder als solche genutzt werden und ein Turmbahnhof im Genshagener Kreuz dazu kommt. Die Kosten dafür würden nach unseren Berechnungen etwa 20 Mill. € betragen. Es würde jedoch kein weiterer zu fahrender Zugkilometer hinzu kommen. Die RB 33 wäre in Beelitz Stadt zu flügeln (ein Teil fährt weiter wie bisher nach Berlin-Wannsee und ein Teil neu nach Potsdam Hbf.), der „Potsdam-Teil“ der RB 33 würde in Potsdam Pirschheide, die RE 7 und der „Wannsee-Teil“ der RB 33 würden in Bergholz halten. Im Genshagener Kreuz würden RE 4 und RE 5 halten. Damit wäre der Umstieg zur jetzigen RB 22 in den Turmbahnhöfen gewährleistet. Geringfügige fahrplantechnische Verschiebungen wären aus unserer Sicht kein größeres Problem und auch für die Potsdamer wäre eine exzellente Anbindung vorhanden – entweder per RB 33 und Umsteigen in Potsdam Pirschheide oder per Straßenbahn und Umsteigen am gleichen Bahnhof.

Auch für die RB 22 bestünde die Möglichkeit des Flügelns – und zwar in Potsdam Pirschheide. Ein Zugteil könnte von hier aus nach Werder (Havel) fahren und dort einen direkten Anschluss an den RE 1 aus Richtung Groß Kreutz, Brandenburg an der Havel, Kirchmöser, Wusterwitz, Genthin und Magdeburg sicherstellen. Damit würde auch für die Reisenden aus dieser Richtung eine zeitlich akzeptable Verbindung zum neuen Flughafen geschaffen werden. Nicht zu vergessen natürlich die Reisenden aus Richtung Potsdam Babelsberg, Potsdam Stern, Potsdam Waldstadt und Rehbrücke, die ebenfalls eine komfortable und schnelle Anbindung erhalten. Für die Potsdamer Wohngebiete Schlaatz und Stern könnte an eine zusätzlich zu schaffende Umsteigemöglichkeit von der Straßenbahn zur Eisenbahn an einem Bahnhof Nuthetal gedacht werden – hier schlummern noch große bisher ungenutzte Potentiale für den SPNV.

Eigentlich ergeben umfangreiche Analysen der vorhandenen Infrastruktur im Raum Berlin, dass das derzeitige SPNV-Konzept für den Flughafen an sich komplett überarbeitet werden müsste. Dinge, die lt. Aussagen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) nicht möglich sein sollten, erweisen sich bei der Überprüfung der Gleisnetze als durchaus machbar. So ist z. B. eine Einführung der Ostbahn (siehe 4.17.) in Richtung Stadtbahn und auch in Richtung Berlin Schönefeld durchaus mit relativ geringem Aufwand realisierbar. Damit könnte auch aus dieser Richtung (Polen!) eine direkte und kürzere Anbindung an den Flughafenbahnhof etabliert werden (z. B. Zugflügelung in Strausberg). Insgesamt erscheint es wenig hilfreich, das SPNV-Fahrplankonzept für Berlin und Brandenburg mangels weiterer Ideen insgesamt auf die Anbindung des neuen Flughafens auszurichten. Damit werden bewährte Fahrzeiten teilweise so ungünstig, dass Anschlüsse für existente Pendlerströme nicht mehr funktionieren und diese dann sicherlich wieder auf den MIV umsteigen (siehe Reisende von/nach Nauen). Auch ergeben sich auf der Anhalter Bahn Belegungen, die von vornherein der Einhaltung der Pünktlichkeit zuwiderlaufen.

Die Anbindung des Flughafens mittels SPNV ist bisher noch kaum erörtert worden. Eine einzige Fernverkehrslinie könnte passend zum jetzt gefahrenen Konzept problemlos über das Flughafen-

terminal geführt werden: Der EC „Wawel“ von und nach Kraków. Dazu ist bereits im Abschnitt 2.1. einiges gesagt worden. Andere Fernverkehrszüge über das Flughafenterminal zu führen, hätte unverantwortlich hohe Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Es bestünde lediglich die Möglichkeit, die eine oder andere ICE-Verbindung vom Endbahnhof Berlin Ostbahnhof oder Berlin Südkreuz nach Berlin Schönefeld zu verlängern. Dazu wäre jedoch unbedingt eine Entzerrung der Verkehre über das Genshagener Kreuz durch den Bau der unter 4.15. genannten Kurve notwendig. Diese Kurve wäre im Übrigen auch noch ohne nennenswerte Kreuzung bzw. Abzweig von Personenverkehren zur optimalen Leistung des Kreuzes notwendig, wenn wir nur die zu erwartende Leistungssteigerung des Güterverkehrszentrums Großbeeren mit seiner Ausrichtung für Ostverkehre in Betracht ziehen.

6. Fazit

Das vorliegende Papier wird sicher von einigen als Maximalforderungspapier bezeichnet werden. Natürlich ist hier versucht worden, für den Schienenverkehr notwendige Maßnahmen zur Erreichung eines optimalen Systems in der Region darzustellen. Aber schauen wir uns nur an, welche Maßnahmen im kleinen notwendig wären, um eine optimale Anbindung des neuen internationalen Flughafens BER (BBI) per Schienenpersonenverkehr für alle Teile allein des Landes Brandenburg zu ermöglichen, so erscheinen die in den anderen Teilen des vorliegenden Dokumentes erhobenen Forderungen keinesfalls als das maximal Mögliche, sondern eben auch nur als das für die Sicherung einer zukünftigen Mobilität von Personen und Gütern in unserer Region Notwendige. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland und andere darauf fußende Gesetze sowie europäische Verordnungen liefern im Übrigen dafür die Grundlagen.

Die Vorbereitung auf zukünftige Erfordernisse kann vorrangig nur Aufgabe der Politik sein. Weitreichende Entscheidungen waren schon immer auch das Werk weitsichtiger Politiker (erinnert sei an Reichskanzler Otto von Bismarck). Deshalb soll dieses Papier Denkanstöße für derzeit tätige Verkehrspolitikern liefern und damit auch Diskussionen fördern und fördern. Letztendlich wollen wir, dass die Situation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, ja aller Menschen in unserer Region und darüber hinaus verbessert wird. Und dazu leisten optimale Schienenverkehrsverbindungen für Personen und Güter einen entscheidenden, auch ökologisch nachhaltigen Beitrag.

Wir fordern die Politiker auf, das Denken in Vier- oder Fünfjahreszeiträumen endlich aufzugeben und sich und damit das Land auf die Zukunft vorzubereiten. Unsere Vorfahren haben dafür mit der vorhandenen und einer vielfach schon geplanten Eisenbahninfrastruktur und entsprechenden Systemen eine sehr gute Vorleistung erbracht. Negieren oder sogar beseitigen wir diese nicht einfach durch voreilige Stilllegungsmaßnahmen oder Nichtbeachtung bzw. durch fadenscheinige Gegenargumentationen, sondern achten und nutzen wir diese als Vorsorge für unsere Zukunft.

FUSSNOTEN

1. Gemeint sind im Ausland insbesondere die bereits genannten Regionen um Oslo und am Øresund sowie die Regionen um Wien und Triest, des Weiteren das Peking- und Shanghai- Gebiet und die Regionen um Wladivostok, Irkutsk, Moskau, Minsk, Warschau, Kraków, Brüssel, Paris, Toulouse, Barcelona, Madrid, Lissabon und in Deutschland die Industrieregionen Ruhrgebiet und Dresden.
2. Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland i. d. F. vom 21.07.2010, Art. 87 e, Absatz 4
3. Regionalisierungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland i. d. F. vom 12.12.2007, § 1, Abs. 1
4. Von der Bundesregierung am 03.08.2011 gebilligter Entwurf zur Änderung des PBefG i. d. F. vom 31.01.2011
5. Interconnex zwischen Leipzig und Warnemünde über Berlin Hbf.
6. Vogtland Express zwischen Reichenbach (Vogtl.) und Berlin Zoologischer Garten über Chemnitz, Berlin Hbf.
7. Fahrkartenerwerb im Zug ohne Aufpreis möglich, feste Pauschalpreise je nach Relation, ...
8. Karl-Dieter Bodack: „Neues Interregio-Netz“ vom 04.05.2011 und „Stellungnahme zum Gesetzentwurf über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege“ vom 01. Juli 2009
9. Verordnung EG 1370/2007 vom 03.12.2007, in Kraft seit 03.12.2009
10. SektVO i. d. F. vom 09.05.2011
11. RegG i. d. F. vom 12.12.2007, § 6 (1)
12. Verordnung EG Nr. 1370/2007, Art. 4 und 5
13. Siehe unter Punkt 1, Abs. 3
14. BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen: „Eisenbahnkorridore Berlin/Brandenburg-Westpolen“, 06/2011: „Die Verbindung der Ostbahn mit der Stadtbahn Berlin und damit auch der ungehinderte Lauf von Zügen durch Berlin in süd- bzw. nordwestliche Teile von Brandenburg läßt sich allerdings auch ohne neue Ingenieurbauwerke realisieren: Beim Bau des Biesdorfer Kreuzes ist eine Verbindungskurve für richtungsrein aus Norden in den mittlerweile stillgelegten Rangierbahnhof Berlin-Wuhlheide einfahrende Güterzüge berücksichtigt und durch den Bau von Brücken schon soweit abschließend vorbereitet worden, dass lediglich ca. 700 m Erdkörper bzw. Planum zu profilieren und der Oberbau anzulegen sind, von der sicherungstechnischen Anpassung abgesehen.“
15. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, PM 081/2007 vom 25.05.2007



106
6



Kontakt:
Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft
Jörg Podzuweit
www.evg-online.org