

# Kurzfassung Abschlussbericht

## Moderation SPNV-Anbindung Wustermark

### 1. Auftrag und Ausgangssituation

Innoverse GmbH hat im Auftrag der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH (VBB) ein Moderationsverfahren zur künftigen Linienführung des Regionalverkehrs im Bereich der Gemeinde Wustermark durchgeführt. Konfliktpunkt war die Linienführung der künftigen Linie RB21, die entsprechend dem Landesnahverkehrsplan 2018 eine Verknüpfung der heutigen Linie RB13 Wustermark - Berlin mit der heutigen Linie RB21 Wustermark – Potsdam darstellt.

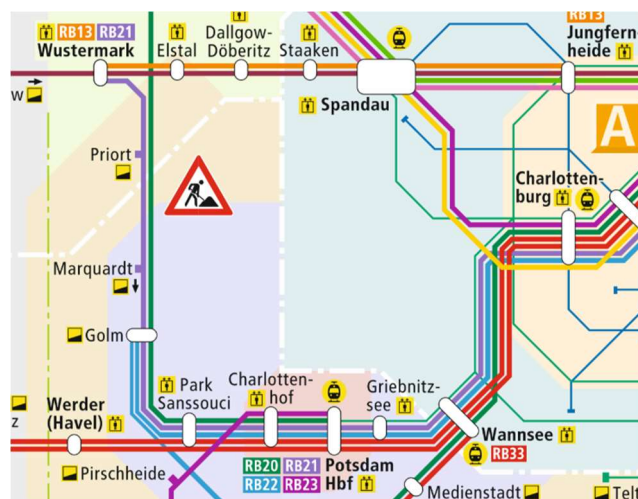


Abbildung 1: Liniennetz 2019 (Quelle: VBB)

Für den Norden der Landeshauptstadt Potsdam mit dem Wissenschaftszentrum Golm soll damit eine schnelle Verkehrsverbindung nach Spandau und den Norden Berlins geschaffen werden sowie ein Teil des steigenden Fahrgaststroms Potsdam-Berlin von der Strecke Potsdam – Wannsee – Berlin, umgeleitet werden, da bis zum Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn kaum Möglichkeiten für eine wirksame anderweitige Entlastung bestehen.

Der erste Entwurf des Landesnahverkehrsplans hatte dies aufgegriffen, er sah zunächst eine Führung der neuen Linie RB21 ohne Halt in Wustermark und Elstal vor, dafür aber einen Halt an einem neu zu errichtenden Haltepunkt Elstal West.

**Ansprechpartner**

Hans Leister  
E-Mail [hans.leister@innoverse.de](mailto:hans.leister@innoverse.de)  
Tel.: 0162 956 9324

**Name und Sitz**

Innoverse GmbH  
Rudolf-Breitscheid-Str. 31  
14482 Potsdam

**Geschäftsführer**

Christian Arndt  
Robert Kohl  
Gil Dörr

**Handelsregister**

Innoverse GmbH  
Amtsgericht Potsdam  
HRB 28696 P

**USt. ID. Nr.**

DE304916601  
Finanzamt Potsdam

In Stellungnahmen von Bürgern aus Wustermark, von Gemeinde und Landkreis wurde dies abgelehnt. Die Reduzierung der Fahrtenzahl von den Bahnhöfen Wustermark und Elstal nach Berlin und der Wegfall der Fahrmöglichkeit vom Bahnhof Wustermark nach Potsdam wurden als unzumutbar bezeichnet.

Der endgültige Landesnahverkehrsplan änderte diese Planungen, indem nun ein Halt der Linie RB21 in der Linienführung Potsdam - Spandau an einem zu errichtenden Bahnsteig in Elstal enthalten ist; die Führung über Wustermark – obwohl zu favorisieren - erschien zu diesem Zeitpunkt fahrplantechnisch nicht möglich.



Abbildung 2: Führung RB21 ohne Wustermark, mit Elstal (Quelle: LNVP)

Der Landesnahverkehrsplan enthält dazu die Formulierung:

*...ist der Vorschlag einer Führung der Linie RB21 Potsdam – Wustermark – Berlin-Spandau aus heutiger Sicht die zwar zu favorisierende, betrieblich jedoch nach derzeitigem Kenntnisstand nicht umsetzbare Variante. Um trotzdem eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu erzielen, wird ein Moderationsverfahren initiiert. ... Eine neutrale Moderation soll dabei zur Lösungsfindung beitragen.*

Das Ergebnis dieses Moderationsverfahrens wird im Folgenden dargestellt.

## 2. Ablauf und Vorgehensweise

An dem Moderationsverfahren waren die nachfolgend genannten Institutionen beteiligt:

- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
- Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH
- Gemeinde Wustermark
- Landkreis Havelland
- Bürgerinitiative „Nicht ohne Wustermark“
- DB Netz AG

Alle Moderationstermine waren von konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit geprägt.

## 3. Faktensammlung

### **Eisenbahnbetrieb / Fahrplan**

Die Faktensammlung erstreckte sich sowohl auf eisenbahnbetriebliche Fragestellungen als auch auf verkehrliche Themen (Zugang zum SPNV für die Bürger in Wustermark und für die Nutzer in Nachbargemeinden, Auslastung der Linie usw.).

Bezüglich der fahrplantechnischen Fahrbarkeit wurde – zunächst erfolglos – versucht, durch Veränderung der fahrplantechnischen Anforderungen an die Linie RB21 für den angestrebten Linienverlauf Potsdam – Golm – Wustermark - Berlin Spandau – Berlin Gesundbrunnen eine im Fahrplanjahr 2023 voraussichtlich fahrbare Lösung zu finden. Nach längerer Diskussion und mit der Aufgabe der Forderung nach Fahrplansymmetrie konnte schließlich eine Variante gefunden werden, die nach Einschätzung von DB Netz voraussichtlich fahrbar sein wird.

DB Netz weist aber darauf hin, dass diese Lösung nur auf der Grundlage der heute angenommenen Randbedingungen für fahrbar eingeschätzt wird. Eine Änderung dieser Randbedingungen wie Änderung von Fahrplanbestellungen anderer Verkehre (insbesondere des Fernverkehrs) können andere Ergebnisse mit sich bringen. Eine endgültige Festlegung der Führung der Linie RB21 kann daher erst mit der Netzfahrplanerstellung ab April 2022 erfolgen. Voraussetzung für diese Lösung sind Anpassungen anderer Linien des Regionalverkehrs.

### **Verkehrliche Fakten**

Wustermark ist ein besonders aufstrebender Standort für Gewerbe, zunehmend auch für Wohnen. In den nächsten Jahren ist mit weiterem Wachstum zu rechnen, das sowohl auf den Bahnhof Elstal als auch auf den Bahnhof Wustermark zusätzliche Anforderungen zukommen lässt.

Bei der verkehrlichen Betrachtung des Standorts Wustermark fällt der Kontrast zwischen der insgesamt verkehrsgünstigen Lage der Gemeinde und den schlechten Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer in den Beziehungen zwischen den einzelnen Ortsteilen auf.

Der Bahnhof Wustermark ist bedeutend auch für die westlichen und nördlichen Nachbarorte der Gemeinde Wustermark aufgrund des P+R-Parkplatzes und der Buslinien, die dort den Anschluss nach Berlin und Potsdam herstellen. Diese Umsteige-Funktionen lassen sich nicht ohne weiteres auf den Bahnhof Elstal umlenken.

### **Infrastrukturanpassung**

Wenn die Linie aus Potsdam nach Spandau nicht über Wustermark fahren würde, aber in Elstal halten soll, wird der Umbau von Gleisanlagen im Bereich des Bahnsteigs Elstal und der Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante notwendig.

Im Zuge der Faktenfindung hat DB Netz frühere Angaben, nach denen diese Anpassungen mit relativ geringem Aufwand realisierbar seien, deutlich revidiert. Die Kosten der Anpassung der vorhandenen Stellwerkstechnik und der Gleisanlagen wird nun auf 13 Millionen Euro geschätzt; der Bau des Bahnsteigs und des Bahnsteigzugangs sind darin noch nicht enthalten.

Der Finanzbedarf dieser Investition ist damit unverhältnismäßig hoch.

## 4. Vertiefende Prüfung von Lösungsmöglichkeiten

Die genauere Analyse der Fahrzeiten ergab, dass die Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste ab Golm nach Spandau, Jungfernheide und Gesundbrunnen mit rd. 6 Minuten ein vertretbares Maß hat. Für das Ziel Gesundbrunnen gilt das nur unter der Voraussetzung, dass sich die Wendezeit in Wustermark auf 5 Minuten reduzieren lässt (dann ist die Ankunft in Gesundbrunnen ca. 7 Minuten früher als in Abbildung 3 dargestellt).

In der Richtung von Gesundbrunnen, Jungfernheide und Spandau nach Golm ist die Führung über Wustermark in der Betriebsstufe 1 mit geringerer Fahrzeitverlängerung verbunden, in der Betriebsstufe 2 sogar ohne Fahrzeitverlängerung möglich.

Auch die Auswirkungen auf andere Linien wurden einer genaueren Prüfung unterzogen, ohne dass absolute Ausschlussgründe gefunden wurden. Jedoch ergeben sich für andere Linien geringfügige Fahrzeitverlängerungen.

Die Verbindung von Golm nach Spandau mit RB21 ab Dezember 2022 ist in jedem Fall schneller als eine Umsteigefahrt über Potsdam/Berlin, auch mit der Linienführung über Wustermark.

Negativ ist die Verlängerung der Reisezeit für die Relation Rathenow-Potsdam mit Umstieg in Wustermark. Die neue Linienführung Potsdam – Spandau bedeutet in jedem Fall eine Verschlechterung der Umsteigerelation Rathenow – Potsdam, im Fall „mit Wustermark“ ist diese Verschlechterung in einer Richtung noch deutlicher.

Die direkte Verknüpfung der stark belasteten Knoten Potsdam und Spandau bedeutet in jedem Fall ein gewisses Risiko für Verspätungsübertragung. Durch die Führung über Wustermark und den Verzehr sonst vorhandener Reserven vergrößert sich dieses Risiko.

### **Mögliche langfristige Lösung**

Mit dem Ausbau des Knotens Spandau und dem Ausbau der Stammstrecke Wustermark – Rathenow – Stendal, beides Teile des Ausbauprojekts Berlin – Hannover des Bundesverkehrswegeplans (BVWP), ergibt sich perspektivisch die Möglichkeit, den Fahrplan der RB21 in der Führung über Wustermark zu verbessern.

Mit Ausbau des Bahnhofs Wustermark im Zuge der genannten Ausbaumaßnahme erscheint langfristig und unter der Annahme weiter steigender Verkehrsnachfrage langfristig folgende Lösung denkbar:

- Halbstundentakt der RE4 Berlin-Rathenow mit Knoten Wustermark zur vollen und halben Stunde,
- Führung einer Linie Potsdam-Golm-Wustermark in den Knoten zur halben Stunde unter Nutzung einer dritten Bahnsteigkante,
- Zusätzliche schnelle Linie Potsdam-Golm-Spandau „ohne Wustermark“, ggf. sogar nonstop bis Spandau, um den Westen von Potsdam wirklich schnell und attraktiv mit Spandau und den nördlichen Bezirken Berlins zu verbinden.

## 5. Empfehlungen als Ergebnis der Moderation

Nachfolgend die Empfehlungen der Moderation:

- 5.1 Vorgeschlagen wird die Führung der Linie RB21 über Wustermark entsprechend des Fahrplanvorschlags. Es wird empfohlen, diese Lösung im Dezember 2022 anzustreben.
- 5.2 Die Fahrzeitverlängerung der Relation Golm-Spandau-Gesundbrunnen erscheint bei dieser Lösung noch akzeptabel, vor allem dann, wenn in der Betriebsstufe 1 in Wustermark die Wendezeit in der Richtung Berlin auf 5 Minuten reduziert wird.
- 5.3 Bei anderen Linien entstehen geringfügige Fahrzeitverlängerungen (1-2 Minuten). Nachteilig ist die noch deutlichere Reisezeitverlängerung der Umsteigeverbindung Potsdam-Rathenow über Wustermark (nur in dieser Richtung).
- 5.4 Die Betriebsstabilität ist bei einer Verknüpfung der heutigen Engpässe Spandau und Potsdam nicht unproblematisch, das ist bei jeder Linienführung der RB21 Potsdam-Spandau gegeben. Eine Führung über Wustermark erhöht diese Verspätungsanfälligkeit der RB21 und anderer Linien.
- 5.5 Langfristig können die hier aufgeführten Nachteile durch Ausbau des Netzes beseitigt werden.
- 5.6 Als langfristiges Planungsziel für den Ausbau sollte der Vorschlag nach Teil 4, letzter Absatz, geprüft werden.
- 5.7 Die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer auf dem Gebiet der Gemeinde Wustermark bei der Überwindung der Hindernisse, die die fünf Verkehrsachsen auf dem Gemeindegebiet darstellen, sind in jedem Fall deutlich zu verbessern.
- 5.8 Für die überörtlichen Busverkehre und P+R-Nutzer müssen die Kapazitäten am Bahnhof Wustermark deutlich ausgebaut werden. Die Wirtschaftsförderung Brandenburg erarbeitet derzeit unter Mitwirkung der Gemeinsamen Landesplanung ein Wirtschaftsentwicklungs- und Verkehrskonzept für den Standort Wustermark, dabei soll auch eine Perspektive für die innerörtlichen Anbindungen aufgezeigt werden.