
WERDEN
BAHNÜBERGÄNGE
ZUR WACHSTUMSBREMSE
DES SCHIENENVERKEHRS?



Hans Leister

Gutachten von Innoverse GmbH im Auftrag der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

IMPRESSUM

Hans Leister: Werden Bahnübergänge zur Wachstumsbremse des Schienenverkehrs?

Gutachten der Innoverse GmbH für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

Herausgeberin: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

**Alter Markt 1
14467 Potsdam
Tel. 0332-966 1700
Fax 0331-966 1702**

**info@gruene-fraktion.brandenburg.de
www.gruene-fraktion-brandenburg.de**

**Potsdam, Mai 2019
Diese Publikation erhält Informationen über die parlamentarische Arbeit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag und ist nicht zum Zweck der Wahlwerbung bestimmt.**

ISBN-Nummer: 978-3-9817342-3-2

Icon/Titel: created by Evan Shuster from thenounproject.com

Werden Bahnübergänge zur Wachstumsbremse des Schienenverkehrs?



Potsdam Rehbrücke, Dienstag 7:20 Uhr (Foto: Innoverse)

Erstellt im April 2019

Ansprechpartner

Hans Leister
E-Mail hans.leister@innoverse.de
Tel.: +49 162 9569324

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

Inhaltsverzeichnis

1. Bahnübergänge – ein vernachlässigtes Problem	Seite 3
Karte zu den Strecken mit Planung für Mehrverkehr	Seite 8
2. Einzelbetrachtung der Streckenabschnitte	Seite 9
2.1 Berlin – Bad Belzig	Seite 9
2.2 Potsdam Hbf – Brandenburg Hbf	Seite 9
2.3 Berlin – Oranienburg	Seite 10
2.4 Berlin – Angermünde – Tantow	Seite 10
2.5 Berlin – Werneuchen	Seite 11
2.6 Berlin – Strausberg - Müncheberg	Seite 11
2.7 Berlin – Erkner – Frankfurt (Oder)	Seite 12
2.8 Berlin – Cottbus	Seite 12
2.9 Abzweig Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde	Seite 13
3. Bahnübergänge in Brandenburg – ein Lösungsansatz	Seite 14

1. Bahnübergänge – Ein vernachlässigtes Problem

Das Land Brandenburg ist ein Pendler-Land: Fast ein Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Land hat Arbeit in einem anderen Bundesland, zum großen Teil in Berlin. Umgekehrt pendeln auch viele Beschäftigte und Studierende von Berlin nach Brandenburg. Der Schienenverkehr wird von immer mehr Fahrgästen auf der Fahrt zu Arbeit, Ausbildung und Freizeit genutzt.

Aufgrund der hohen Nachfrage und der erwarteten weiteren Steigerung der Zahl der Pendler, die den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nutzen, plant das Land Brandenburg für die Zukunft dichtere Takte und mehr Zugfahrten für Regionalverkehr und S-Bahn – eine dringend notwendige Verbesserung.

Doch: Was ist zu bedenken, wenn mehr Züge fahren sollen, abgesehen von der Kapazität der Strecken, der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal? Mehr Zugfahrten – das ist nicht für alle Brandenburger Pendlerinnen und Pendler eine rundum gute Nachricht. Für einen Teil der Fahrgäste des SPNV werden die Probleme, den Bahnsteig rechtzeitig vor der Zugabfahrt zu erreichen, damit größer – weil sie auf dem Weg zum Bahnsteig eine Schranke queren müssen.

Es ist höchste Zeit, sich diesem Problem zu stellen.

Von den insgesamt 14 auf Berlin zuführenden Eisenbahn-Achsen¹ sind drei für Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h ausgebaut und haben damit keine Bahnübergänge mehr: Lehrter Bahn Berlin - Hannover, Hamburger Bahn Berlin - Hamburg und Anhalter Bahn Berlin - Leipzig/Halle. Bei der Dresdener Bahn Berlin – Dresden als vierter Schnellfahr-Trasse ist der Ausbau bereits weit vorangeschritten und wird in absehbarer Zeit abgeschlossen.

Mit dem Landesnahverkehrsplan 2018 ist geplant, auf folgenden Streckenabschnitten im Land Brandenburg das Zugangebot im SPNV ab Dezember 2022 oder in den Jahren danach zu steigern:²

1. Bad Belzig – Berlin
2. Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf
3. Oranienburg – Berlin
4. Tantow – Angermünde – Berlin
5. Werneuchen – Berlin
6. Müncheberg – Berlin
7. Frankfurt (Oder) – Berlin
8. Cottbus – Berlin
9. Finsterwalde – Abzweig Doberlug-Kirchhain Nord (- Berlin)

Damit wird die Zunahme der SPNV-Zugfahrten auf den Strecken erfolgen, die Bahnübergänge aufweisen.

Nach den Unterlagen der DB Netz AG gibt es auf den genannten Streckenabschnitten insgesamt 154 Bahnübergänge. In der Landtagsdrucksache 6/10878 als Antwort auf eine Kleine Anfrage zum Thema

¹ Gezählt sind die auf Berlin zuführenden Strecken des Bundesschienennetzes und der Niederbarnimer Eisenbahn AG.

² Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, Landtagsdrucksache 6/10878. Die Reihenfolge wurde geändert, hier im Uhrzeigersinn ausgehend von Berlin.

Bahnübergänge wird diese Zahl mit 90 angegeben. Diese Zahlenangabe der Landesregierung ist nicht nachvollziehbar.

Auf vielen Strecken ist außerdem mit einer Zunahme des Güterverkehrs zu rechnen. Neben dem Güterverkehr von und nach Berlin und Brandenburg dienen die Strecken in Brandenburg vor allem dem Güterverkehr von den Nordseehäfen und dem Westen Deutschlands in Richtung Polen, Tschechien und Ost- und Südosteuropa bis Zentralasien und China. Dieser Verkehr verzeichnete in den letzten Jahren stetes Wachstum, eine weitere Zunahme ist zu erwarten.

Bahnübergänge – ein Problem nicht nur für den Straßenverkehr

Vordergründig werden lange Schrankenschließzeiten als Problem für den Autoverkehr gesehen. Die Probleme, die Bahnübergänge verursachen, sind aber sehr viel weitreichender:

- Bei vielen Haltepunkten und Bahnhöfen im Land Brandenburg führt der Zugang zum Bahnhof bzw. zum Bahnsteig über Bahnübergänge. Nicht planbare Schrankenschließzeiten sind ein Ärgernis und ein Zugangshindernis zum öffentlichen Verkehr.
- Viele Bahnübergänge werden von Buslinien genutzt, die oft sogar Zubringerfunktion zum Bahnhof haben. Es bedarf keiner weiteren Erläuterung, dass Schranken hier besonders problematisch sind.
- Oft sind die P+R-Plätze oder Fahrrad-Abstellmöglichkeiten auf der „falschen“ Seite der Bahn, sodass deren Nutzung erfordert, zweimal den Bahnübergang zu queren.
- Moderne Signaltechnik bringt zwar mehr Sicherheit, bedeutet aber auch längere Schrankenschließzeiten: Wenn die Signale erst auf Fahrt gestellt werden können, wenn die Schranke geschlossen und der Bahnübergang frei ist, verlängern sich die Schrankenschließzeiten – alternativ verlängern sich in manchen Fällen die Fahrzeiten der Züge, weil sie nur langsam an haltzeigende Signale heranfahren.
- Störungen von Bahnübergängen, häufig auch durch Missachtung des Haltegebots durch Verkehrsteilnehmer*innen verursacht, sind für den Bahnverkehr lästig und eine relativ häufige Verspätungsursache. Die Züge fahren „auf Befehl“, nähern sich in Schrittgeschwindigkeit dem gestörten Bahnübergang, müssen anhalten und können erst dann den gestörten Übergang passieren.
- Bahnübergänge sind ein Sicherheitsproblem, vor allem auch dann, wenn Fußgänger und Radfahrer die Gleise überqueren wollen, um den Zug zu erreichen. Leider kommt es immer wieder zu einem „Notarzteinsatz am Gleis“, wie solche schrecklichen Geschehnisse im Eisenbahner-Deutsch umschrieben werden.
- Viele Kommunen sind von einer Bahnstrecke zweigeteilt, es gibt nur Bahnübergänge ohne nahe gelegene Umfahrungsmöglichkeit über Straßen mit Brücken oder Unterführungen.
- Auch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste müssen in solchen Gemeinden dann vor den Schranken Geduld üben, bevor sie den Einsatzort erreichen können. Dienstleister wie z.B. Pflegedienste machen ihre Diensterteilung in solchen Kommunen nicht nach sachlichen Gesichtspunkten, sondern nach dem Kriterium „diesseits der Bahn“ und „jenseits der Bahn“.
- Nicht zuletzt leiden die Anwohner der Straßen vor den Bahnübergängen unter dem Stau, der sich vor der Schranke bildet. Häufig missachten dabei Autofahrer das Gebot, den Motor im Schrankenstau abzustellen.

Bahnübergänge mit drei und vier Gleisen besonders problematisch

Bei eingleisigen Strecken sind Bahnübergänge für die Nutzer meist gut beherrschbar. Die geringe Kapazität eingleisiger Strecken hält auch die Schrankenschließzeiten in Grenzen. Wenn ein Zug in eine Richtung fährt, kann keiner aus der Gegenrichtung kommen, allenfalls – wenn ein Kreuzungsbahnhof oder Begegnungsabschnitt in der Nähe liegt - in einem für häufige Nutzer erkennbaren und planbaren Ablauf.

Schwieriger ist schon die Situation an zweigleisigen Strecken, erst recht bei drei oder vier Gleisen. Von den genannten 154 Bahnübergängen an Strecken, für die eine Verdichtung des Bahnverkehrs geplant ist, liegen 102 an Streckenabschnitten mit zwei, drei oder vier Gleisen.



Bahnübergang S-Bahnhof Zeuthen: Bahnsteigzugang zur S-Bahn mitten im Bahnübergang über eine viergleisige Strecke mit dichtem Verkehr. Foto: Innoverse

Besonders problematisch sind Strecken mit drei und vier Gleisen oder Strecken mit S-Bahn-Verkehr. Insgesamt 16 Bahnübergänge auf drei der untersuchten Streckenabschnitte, die künftig mehr Zugfahrten aufweisen werden, führen über S-Bahngleise, darunter sind 11 Bahnübergänge mit drei oder vier Gleisen. Diese mehrgleisigen Bahnübergänge werden befahren von S-Bahn, Regionalverkehr und Güterzügen, sieben sogar von Fernverkehrszügen. Die Schließzeiten dieser Bahnübergänge sind im realen Bahnbetrieb unberechenbar.

Die Bahnübergänge über drei- oder viergleisige Strecken mit dichtem Bahnverkehr sowie Strecken mit S-Bahn-Verkehr sind in keiner Weise mehr zeitgemäß und sollten in jedem Fall in den nächsten Jahren alle komplett beseitigt werden.

Bereits heute ein Problem

Die Bahnübergänge auf den zehn radialen Strecken nach Berlin, die noch nicht ausgebaut sind, sind ein Problem, und zwar beileibe nicht nur für den motorisierten Verkehr. Vielfach erfolgt der Zugang zum Bahnsteig noch über Bahnübergänge, damit müssen die SPNV-Fahrgäste vor oder nach der Fahrt Schranken queren.

Manchmal sind Fahrradabstellanlagen oder Park-and-Ride-Parkplätze auf der „falschen“ Seite, sodass vor dem Einstieg in den Zug nach Berlin sogar zweifaches Überqueren eines Bahnübergangs notwendig werden kann.

Für Busunternehmen wird es zur Herausforderung, mit zunehmend unkalkulierbaren Schrankenschließzeiten einen Fahrplan zu erstellen, der auch zuverlässigen Anschluss an den Schienen-Regionalverkehr bieten soll.

Oft gibt es für den motorisierten Individualverkehr Ausweichmöglichkeiten durch die Fahrt über andere Routen, die keine Schranken aufweisen (z.B. bei Umgehungsstraßen). Für den Fuß-, Fahrrad- oder Busverkehr ist diese Ausweichmöglichkeit nicht gegeben, wenn die ortsnahe Verbindung über einen Bahnübergang führt.

In bisherigen Planungen des Landes werden die aus Bahnübergängen entstehenden Probleme vernachlässigt. So wird die Problematik von Bahnübergängen im Landesnahverkehrsplan 2018 an keiner einzigen Stelle thematisiert, trotz des täglichen Ärgers von vielen Brandenburger*innen, seien es Fahrgäste des SPNV oder „nur“ normale Straßenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Wer die Ortsnamen der problematischen Bahnübergänge und das Wort „Bahnübergang“ in Suchmaschinen eingibt, kann im Übrigen ein breites Meinungsbild vor Ort aus lokalen Medien sehen: Großen Unmut, Sicherheitsrisiko, Unfälle. In YouTube-Filmen sind Szenen wie lebensgefährliche Sprints über den Bahnübergang oder wartende Rettungsfahrzeuge vor lang geschlossenen Schranken zu sehen.

S-Bahn kollidierte mit Sattelschlepper

Drei Verletzte bei Unfall an Übergang in Neuenhagen VON JÖRN HASSELMANN



An der Schranke. Zum Glück für die 90 Fahrgäste war die S-Bahn nicht mehr mit vollem Tempo unterwegs. FOTO: ANDREAS MEYER

Quelle: Tagesspiegel, 25.10.2010

Mehr Züge – längere Wartezeiten am Bahnübergang

Mit der Verbesserung des Zugangebots durch dichtere Takte wird auch das Problem der Bahnübergänge noch dringender, als es an vielen Stellen ohnehin schon ist.

Für viele Nutzerinnen und Nutzer entlang der Strecke, die beim Bahnsteigzugang die Gleise queren müssen, wird das bessere Zugangebot durch die zunehmenden Probleme bei Zugang und Zufahrt zum Bahnhof konterkariert.

Die Probleme des Busverkehrs, der Bahnübergänge queren muss und oft auch noch die Anschlüsse zum SPNV herstellen soll, werden größer.

Die ebenfalls zunehmende Zahl der Güterzugfahrten ist in der Regel nicht minutengenau langfristig festgelegt. Ein zusätzlicher Güterzug in „unpassender“ zeitlicher Lage kann für Pendler bedeuten, den Zug nicht zu erreichen – oder sie zu einem lebensgefährlichen Sprint über die Gleise verführen.

Wachsende Kommunen haben steigenden innerörtlichen Verkehrsbedarf, sei es zu Fuß oder mit Fahrrad-, Bus- oder motorisierten Individualverkehr. Auch für die Kommunen sind Bahnübergänge lästig und ein Entwicklungshindernis.

Grundlegende Problemdarstellung und Prüfung notwendig

Es ist offenkundig, dass das bisher vernachlässigte Thema der Bahnübergänge an den auf Berlin zuführenden, noch nicht ausgebauten Eisenbahn-Achsen deutlich größere Aufmerksamkeit erfordert.

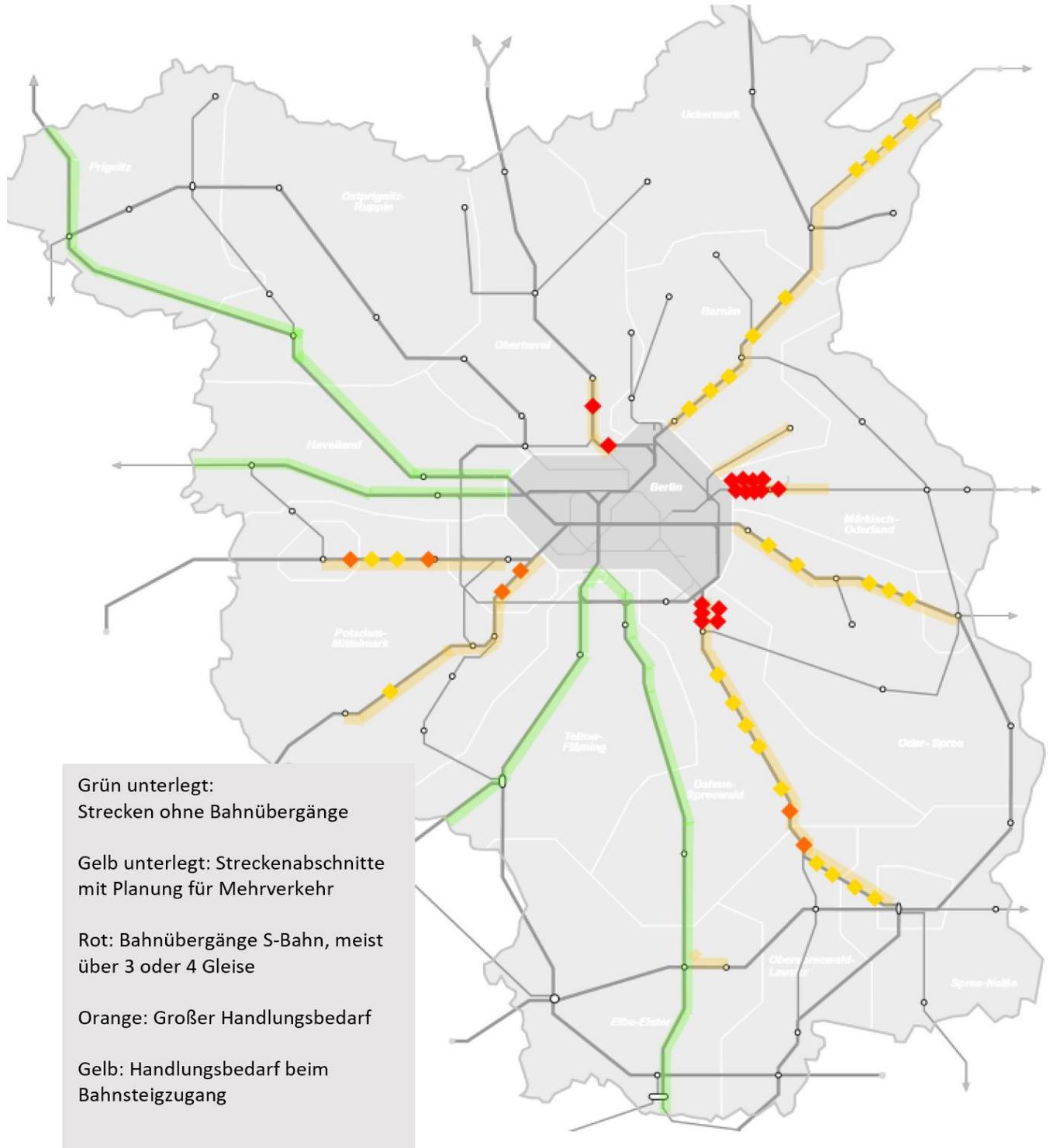
Im Folgenden wird daher eine Übersicht der Bahnübergänge an den Streckenabschnitten, die ab Dezember 2022 eine größere Zahl an Zugfahrten im SPNV aufweisen werden, erstellt. Diese Bahnübergänge werden nach der Dringlichkeit von Handlungsbedarf kategorisiert.

„Handlungsbedarf“ heißt dabei nicht unbedingt, jeden Bahnübergang durch eine aufwändige Tunnel- oder Brückenkonstruktion für den gesamten Straßenverkehr zu ersetzen. Oft reicht ein Tunnel für Fuß- und Radverkehr und die Anlage von P+R-Plätzen an beiden Seiten der Bahngleise aus, um eine gute Lösung zu schaffen – wenn für den sonstigen Straßenverkehr Ausweichmöglichkeiten bestehen, oder wenn Wartezeiten für Autofahrende akzeptabel erscheinen.

Die folgende Einzelbetrachtung von Strecken bezieht sich nur auf die Streckenabschnitte, bei denen eine höhere Auslastung durch Mehrbestellung von SPNV konkret geplant ist (siehe Liste Seite 3).

Um ein vollständiges Bild für das Land Brandenburg zu erhalten, ist zusätzlich ist auch die Betrachtung anderer zweigleisiger Strecken in Brandenburg notwendig. Zu erwähnen sind: Oranienburg – Fürstenberg (Havel), Angermünde – Prenzlau, Brandenburg – Wusterwitz, Frankfurt(Oder) - Cottbus – Leipzig, Cottbus – Ruhland und Falkenberg – Hosena (- Polen).

Darstellung der Strecken und Bahnübergänge mit Handlungsbedarf



Bahnübergänge mit Handlungsbedarf auf Strecken mit geplantem Mehrverkehr im SPNV
Erstellung: Innoverse auf Grundlage VBB-Kartenwerk

2. Einzelbetrachtung der Strecken

2.1 Berlin – Bad Belzig

Die Streckenbelastung im SPNV wird steigen: Die Linie RE7 wird ab Dezember 2022 zwei Züge pro Stunde und Richtung statt heute einen Zug pro Stunde und Richtung im Abschnitt SPNV Wannsee - Bad Belzig (HVZ) aufweisen; im Abschnitt Wannsee - Michendorf soll wie bisher ein weiterer Zug pro Stunde und Richtung als RB in Richtung Beelitz verkehren. Im Güterverkehr ist die Strecke der Zubringer zum Rangierbahnhof Seddin und damit relativ häufig von Güterzügen befahren. Die künftige Belastung der Strecke durch Güterverkehr dürfte steigen.

Probleme bereiten die Schranken in diesem Streckenabschnitt vor allem den Fahrgästen des SPNV, da die Bahnsteigzugänge an drei Bahnhöfen über Schranken führen. Die Potsdamer Bahnübergänge weisen relativ hohes Straßenverkehrsaufkommen auf.

Für den Straßenverkehr und den Busverkehr besonders problematisch ist der Bahnübergang am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke. Die Umfahrung über die Nuthe-Schnellstraße ist relativ weit, deshalb nutzen viele Autofahrer*innen diesen Bahnübergang trotz der Schließzeiten. Wenn die Busse der drei den Bahnübergang querenden Linien im Schrankenstau stehen, erreichen sie nicht die Haltestelle vor dem Bahnhof – und die Passagiere nicht den Anschluss zum Zug.

Auf dem anschließenden Berliner Streckenabschnitt befinden sich keine Bahnübergänge.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 1.

2.2 Strecke Potsdam Hbf – Brandenburg Hbf

Durch die Verdichtung der Linie RE1 auf drei Züge pro Stunde ist eine Erhöhung der Zugfrequenz geplant. Bis zum Ausbau der Strecke Stendal-Berlin für den Güterverkehr führt ein großer Teil des Ost-West-Güterverkehrs auf der Schiene über diese Strecke. Der Fernverkehr plant ebenfalls ab Dezember 2022 zusätzliche Züge in diesem Abschnitt. Die Beseitigung der Bahnübergänge der L90 in Werder und der B1 in Wust wird so äußerst dringlich. Diese beiden Bahnübergänge sind nicht nur für Autofahrer*innen ein Ärgernis: Buslinien nutzen diese Übergänge. In Werder führt die Zufahrt zu den Park-and-Ride-Parkplätzen über den Bahnübergang.

Für diese beiden besonders problematischen Bahnübergänge, die L90 in Werder und die B1 in Wust, wird der Ersatz der Schranken durch niveaufreie Kreuzungen geplant.

In Götz führt der Zugang zu den Bahnsteigen über den Bahnübergang.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 2.

2.3 Strecke Berlin - Oranienburg

Derzeit ist bei der S-Bahn nach Oranienburg nur ein 20-Minuten-Takt möglich, die Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf einen 10-Minuten-Takt setzt Streckenausbau und die Beseitigung des Bahnübergangs Borgsdorf voraus.

Dieser Bahnübergang und ein weiterer am Berliner Außenring werden außer von der S-Bahn auch vom Regionalverkehr, vom Fernverkehr Richtung Rostock und vom Güterverkehr genutzt und überqueren vier Gleise.

Diese Bahnübergänge, wie alle mit drei und vier Gleisen, sollten auf jeden Fall beseitigt werden.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 3.

2.4 Strecke Berlin – Angermünde - Tantow

Der Abschnitt der Stettiner Bahn bis zum Bahnhof Bernau ist frei von Bahnübergängen, wenn man von dem in 2.3 erwähnten Bahnübergang am Berliner Außenring absieht; damit ist auch der S-Bahn-Verkehr hier ohne Beeinträchtigung durch Bahnübergänge.

Die Strecke weist aber zwischen Bernau und der Landesgrenze in Tantow insgesamt 27 Bahnübergänge auf.

Die Straßenbelastung ist dabei meist eher gering. Die Bahnsteigzugänge von insgesamt neun Bahnhöfen und Haltepunkten (fast alle außer Eberswalde und Angermünde) führen jedoch über Bahnübergänge.

Die Strecke Berlin-Stettin gehört zu einem Ausbauprojekt des Bundesverkehrswegeplans mit dem Schwerpunkt des Ausbaus der heute eingleisigen Strecke Passow-Tantow-Landesgrenze auf zwei Gleise. Beim eingleisigen Betrieb heute sind diese Bahnübergänge hinnehmbar, es erscheint aber notwendig, beim Ausbau auf zwei Gleise auch die Beseitigung wenigstens der Bahnübergänge anzustreben, die dem Bahnsteigzugang dienen, oder neben dem Bahnübergang einen Tunnel für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 4.

2.5 Strecke Berlin - Werneuchen

Die Strecke ist eingleisig und wird derzeit nur einmal pro Stunde und Richtung bedient. Der Güterverkehr ist gering. Es gibt für Fußgänger und Radfahrer keine Probleme beim Zugang zu den Bahnsteigen. Buslinien kreuzen die Bahn nur in geringem Umfang.

Auch bei der Verdichtung der Bedienung auf Halbstundentakt ist kein großes Problem zu erwarten, allenfalls Zunahme der Staubildung auf der B158 beiderseits Seefeld.

Nicht betrachtet wurde der Bahnübergang unmittelbar am Bahnhof Ahrensfelde, da er auf Berliner Territorium liegt.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 5.

2.6 Strecke Berlin -Strausberg - Müncheberg

Zwischen der Berliner Stadtgrenze und Strausberg handelt es sich um einen heute bereits dicht befahrenen Abschnitt mit S-Bahn und einem separaten Gleis für den Regionalverkehr. Die Strecke wird heute ab Hoppegarten im 20-Minuten-Takt von der S-Bahn befahren, im Regionalverkehr stündlich.

Perspektivisch könnte die S-Bahn alle 10 Minuten über Hoppegarten hinaus verkehren, der Regionalverkehr wird auf Halbstundentakt verdichtet. Das bedeutet: Statt heute 8 Züge verkehren dann 16 Züge pro Stunde, dazu kommt noch gelegentlicher Güterverkehr. Die Bahnübergänge müssen beseitigt werden, bevor an eine Verdichtung des S-Bahnverkehrs zu denken ist.

Ausweichmöglichkeiten zur Umfahrung der Bahnübergänge gibt es in diesem Abschnitt nur in Hoppegarten und in Strausberg oder – mit großem Umweg - über die Autobahn. Für Rettungsdienste ist diese Situation problematisch.

Es besteht großer Handlungsbedarf in Neuenhagen, Fredersdorf und Petershagen, um für den Straßenverkehr und insbesondere für den Rettungsdienst Ausweichmöglichkeiten durch eine Querung der Bahntrasse ohne Bahnübergänge zu schaffen.

Die Bahnsteigzugänge sind in den Bahnhöfen kein Problem. Die Bahnsteigzugänge in Herrensee und Rehfelden erscheinen relativ unproblematisch, obwohl sie über Gleise führen.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 6.

2.7 Berlin - Erkner – Frankfurt (Oder)

Die 17 Bahnübergänge der Bahnstrecke von Erkner nach Frankfurt (Oder) sind für den Straßenverkehr lästig, an fünf Bahnhöfen aber auch für die Fahrgäste des Regionalverkehrs und des Busverkehrs ein Ärgernis.

An den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen und Jacobsdorf führt der Bahnsteigzugang ebenso der Busverkehr über Bahnübergänge.

Die Strecke wird derzeit zweimal pro Stunde und Richtung vom RE1 bedient, künftig dreimal pro Stunde und Richtung. Hinzu kommt aber umfangreicher transeuropäischer Güterverkehr sowie der Fernverkehr nach Polen.

Die Herstellung des Bahnsteigzugangs ohne Querung der Strecke sollte bei allen Bahnhöfen und Haltepunkten auf einer transeuropäischen Achse mit hohem Güterverkehrsaufkommen, die gleichzeitig eine wichtige Pendlerstrecke nach Berlin darstellt, eigentlich selbstverständlich sein.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 7.

2.8 Berlin - Cottbus

Die Strecke wird bis Königs Wusterhausen von der S-Bahn im 20-Minuten-Takt bedient. Der RE-Verkehr wird im Dezember 2022 von Stundentakt auf Halbstundentakt verdichtet, zwei stündliche Regionalbahnlinien nutzen ebenso diese Strecke. Beim Güterverkehr ist mit einer Zunahme zu rechnen; die Strecke ist die Zufahrt aus Richtung Berlin und Rostock zur transeuropäischen Güterverkehrsmagistrale über den Grenzübergang Horka nach Polen. Weiterhin will DB Fernverkehr weitere Züge nach Cottbus ab Dezember 2022 einsetzen.

Die Strecke Berlin-Cottbus weist nicht nur die meisten Bahnübergänge (52) auf, sondern auch fünf Bahnübergänge über drei und vier Gleise mit S-Bahn-Verkehr, dazu in einigen Fällen Probleme bei der Verbindung von Orts- und Stadtteilen bei geschlossener Schranke für Rettungsdienste.

Der Bahnsteigzugang führt bei einer Reihe von Stationen über die Gleise. Ein extremer Fall ist der S-Bahnhof Zeuthen, wo einer der Zugänge zum S-Bahnsteig in einen Bahnübergang hineinführt (siehe Bild Seite 5).

Die Situation in Lübben und Lübbenau ist ebenso dringend verbesserungsbedürftig, da die Städte derzeit durch die Bahn geteilt sind und keine Umfahrungsmöglichkeiten für die häufig geschlossenen Schranken bestehen. In Lübbenau befindet sich ein Ersatz des Bahnübergangs der L49 durch ein kreuzungsfreies Bauwerk in Planung.

Generell besteht damit auf dieser Strecke ganz besonders großer Handlungsbedarf, insbesondere im S-Bahn-Abschnitt bis Königs Wusterhausen, in Lübben und Lübbenau sowie beim Bahnsteigzugang auf den kleineren Stationen.

Der Streckenabschnitt Lübbenau - Cottbus ist derzeit eingleisig und damit relativ unproblematisch bezüglich der Schrankenschließzeiten. Mit dem zweigleisigen Ausbau sollte aber auch die Beseitigung aller Bahnübergänge, die zum Problem werden könnten, angegangen werden.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 8.

2.9 Abzweig Doberlug-Kirchhain - Finsterwalde

Die Strecke von Finsterwalde zum Abzweig in Doberlug-Kirchhain Nord (weiter Richtung Berlin) wird ab Dezember 2022 wieder fünfmal täglich in beiden Richtungen befahren. Seit längerer Zeit war diese Relation im Regionalverkehr nicht befahren, damit gehört sie formal zu den Strecken mit erwartetem Mehrverkehr.

Probleme an den Bahnübergängen sind daraus nicht zu erwarten.

Zu den Einzelheiten siehe Anlage 9.

3. Bahnübergänge in Brandenburg – der Lösungsansatz

Die Detailbetrachtung auf den Strecken, die demnächst dichter befahren werden sollen, zeigt eindrücklich:

Bahnübergänge sind ein großes Problem für viele Kommunen und die Pendler aus diesen Kommunen.

Bereits heute sind die Schranken in machen Streckenabschnitten zu den Hauptverkehrszeiten lange geschlossen. Drei- und viergleisige Strecken mit Schranken und dichtem S-Bahn-Verkehr: so etwas muss man in anderen Bundesländern und anderswo in Mitteleuropa lange suchen, in Brandenburg findet man solche hochproblematischen Bahnübergänge gleich in Serie.

Brandenburger Bahn-Pendler müssen allzu oft Bahnübergänge queren, um zum Zug zu kommen. Im Fall vieler Strecken bedeutet das: Früher aufstehen, lieber rechtzeitig über den Übergang, da immer ein Güterzug oder ein verspäteter anderer Zug den normalen Fahrplanablauf stören kann und eine Unsicherheit darstellt. Qualitativ hochwertiger Pendlerverkehr mit Querung von Schranken auf dem Weg zum Bahnsteig bei stark befahrenen Strecken – das ist ein Widerspruch in sich.

Die Busunternehmen haben oft große Probleme, einen guten Anschlussverkehr zum SPNV sicherzustellen. Schranken machen die Fahrzeiten unkalkulierbar. Oft können die Busse auch nicht zu der in Sichtweite entfernten Bahnhofshaltestelle vorfahren, wenn sie vom Schrankenstau daran gehindert werden.

Bahnübergänge trennen Orts- und Stadtteile und machen nicht nur das tägliche Leben schwieriger, sondern können durch die entstehende Behinderung für Sicherheits- und Rettungsdienste auch Gesundheit und Leben gefährden.

Nur ein lokales Problem?

Bahnübergänge sind ein lokales Problem. Wenn aber eine Vielzahl von Kommunen in Brandenburg Probleme mit Bahnübergängen haben, und eine erhebliche Zahl von Pendlern betroffen ist, handelt es sich nicht mehr nur um ein lokales, sondern um ein strukturelles Problem. Strukturelle Probleme, die große Teile des Landes betreffen, sind keine lokalen Probleme mehr, sondern bedürfen der Aufmerksamkeit der Landespolitik.

In der Detailbetrachtung fällt auf, dass nicht alle Strecken gleichmäßig betroffen sind. Es gibt Strecken, auf denen bereits vor 80, 90 oder 110 Jahren alle Bahnübergänge beseitigt wurden, es gibt die seit 1990 ausgebauten Schnellfahrstrecken, die ebenfalls keine Bahnübergänge mehr aufweisen – und es gibt die Problemstrecken, nämlich Berlin - Cottbus und Ostbahn im Abschnitt Berlin - Strausberg. Daneben gibt es viele kleine Ärgernisse durch den Bahnsteigzugang über Bahnübergänge, die eine Schikane für die Bahn-Pendler darstellen, denn:

In Brandenburg sind die Bahnübergänge auch ein Problem für die Bahn-Nutzer!

Lösungen

Bahnübergangs-Beseitigung bedarf der lokalen Abstimmung: Die Lösung des strukturellen Problems der Bahnübergänge kann nur lokal erfolgen: Kommune für Kommune, und Bahnübergang für Bahnübergang.

Nicht alle Bahnübergänge muss man 1:1 ersetzen, auf jeden Fall soll ein Übergang für Fußgänger und Radfahrer möglich bleiben. Dem motorisierten Verkehr ist ein Umweg über ein Brücken- oder Unterführungsbauwerk, das mehrere heutige Bahnübergänge ersetzt, zumutbar.

Die Mindestforderung ist immer, dass für die Nutzer des Schienenverkehrs im Falle von Streckenabschnitten mit zwei und mehr Gleisen grundsätzlich immer ein Zugang zu den Bahnsteigen ohne Bahnübergangsquerung möglich sein muss, auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bzw. Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrädern. Das kann oft durch Unterführungen mit Rampen erfolgen; Rampen (mit zusätzlichen Treppen zur Abkürzung) sind Liften vorzuziehen, da Lifte höhere Betriebskosten verursachen und immer ein Zuverlässigkeitsrisiko darstellen.

Busverkehr muss an die Haltestelle am Bahnhof heranfahren können, auch wenn ein „Schrankenstau“ entstanden ist. Eine Busspur im Abschnitt vor dem Bahnübergang kann eine Lösung sein. Ein Beispiel dafür ist der Bahnübergang in Potsdam-Rehbrücke, siehe Foto Seite 1.

Wenn mehrere „problematische“ Bahnübergänge hintereinander vorhanden sind, muss mit der Kommune bzw. den Kommunen und den betroffenen Anwohnern intensiv geprüft werden, welche Querung der Bahn für den allgemeinen Straßenverkehr, für Busse, für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen# günstig herzustellen sind. Autofahrenden ist ggf. ein Umweg zuzumuten; Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sind wenn irgend möglich direkte Wege zu ermöglichen. Beim Busverkehr muss der Landkreis zusammen mit Kommunen und Busunternehmen eine Lösung finden, die den Busfahrgästen günstige Wege und schnellen Anschluss zum SPNV ermöglicht.

Die Aufgabe der Landespolitik

Als Aufgabenträger des SPNV ist das Land in der Pflicht, auch den Zugang zu den Bahnsteigen der Bahnhöfe und Haltepunkte hindernisfrei zu gestalten. Bei Strecken mit zwei und mehr Gleisen ist ein Bahnsteigzugang über einen Bahnübergang keine zeitgemäße Lösung mehr.

In der Vergangenheit hat das Land Brandenburg über den VBB intensive Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrsstationen der Deutschen Bahn betrieben. Die grundlegendere Frage, ob die Fahrgäste beim Weg zur Station über einen Bahnübergang müssen, und ob dies ein Problem darstellt, wurde vernachlässigt. So bewertet der aktuelle Stationsbericht des VBB³ zahlreiche Stationen, deren Bahnübergänge nur über einen Bahnübergang erreicht werden können als „gut“ oder sogar „sehr gut“! Hier handelt es sich um eine offenkundige Fehleinschätzung: Es ist natürlich für die Fahrgäste ein Mangel einer Station, wenn der Zugang über einen Bahnübergang mit zwei oder mehr Gleisen führt und damit unkalkulierbare Schließzeiten den Zugang erschweren, oder wenn kein barrierefreier Zugang ohne Schrankenquerung möglich ist.

³ VBB Stationsbericht 2016, veröffentlicht August 2017

Konkrete Maßnahmen durch das Land Brandenburg

Das Land Brandenburg muss mit einer integrierten Mobilitätspolitik den Bahnübergängen mehr Aufmerksamkeit zuwenden. Konkret heißt das:

- Das Land Brandenburg beauftragt den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, die Problematik von Bahnübergängen beim Zugang zu den Bahnsteigen des SPNV generell zu untersuchen und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen.
- Bei Planungen für eine Taktverdichtung im SPNV auf Strecken mit Bahnübergängen ist vom VBB eine Untersuchung zusammen mit DB Netz vorzulegen, welche Auswirkungen auf Schrankenschließzeiten entstehen. Dabei sind auch geeignete Lösungen im Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen, den Busverkehrsunternehmen und Rettungsdiensten vorzuschlagen.
- Bei Landesstraßen ist der Ersatz von Bahnübergängen, die über zwei und mehr Gleise führen, durch Brücken und Tunnel absolute Priorität auch vor allen anderen Straßenausbaumaßnahmen einzuräumen. Sofern Bahnübergänge von Landesstraßen an Bahnhöfen und Haltepunkten gleichzeitig den Bahnsteigzugang ermöglichen, sind schnellst möglich Abhilfemaßnahmen z.B. durch einen Tunnel für die Fahrgäste einschließlich mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu planen.
- Bei Bundesstraßen ist in gleicher Weise auf geeignete Lösung hinzuwirken.
- Für Kreisstraßen und kommunalen Straßen mit problematischen Bahnübergängen ist ein Sonderprogramm der Förderung zur Verbesserung der Bahnübergänge bzw. deren Beseitigung aufzulegen, das angepasste lokale Lösungen finanzierbar machen soll. Vorrang hat bei Bahnübergängen, die den Zugang zu Bahnsteigen darstellen, einen ungehinderten Bahnsteigzugang für Fahrgäste, natürlich auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Anlage 1

Übersicht Strecke Berlin Wannsee – Michendorf - Bad Belzig

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Großer Handlungsbedarf			Mittlerer Handlungsbedarf	
					Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf	
1	18,565	Ja	Potsdam	kommunal	Hoch	Ja	-	-	Bahnsteigzugang
2	20,966	-	Potsdam	kommunal	Mittel	-	-	-	-
3	21,724	- (*)	Potsdam Rehbrücke	L78	Hoch	Ja	-	-	Ersatz Fußgängerbrücke durch Tunnel mit Rampen, Busspur
4	24,045	-	Rehbrücke	Feldweg	null	-	-	-	-
5	26,23	-	Michendorf	K6905	mittel	ja	Problem	-	-
6	43,805	Ja	Borkheide	K6917	mittel	ja	Problem	Bahnsteigzugang	-
7	48,65	-	Brück	B246	mittel	-	-	-	-
8	49,691	-	Brück	kommunal	gering	-	-	-	-
9	52,209	-	Brück	B246	mittel	ja	Problem	-	-
r10	52,932	-	Brück	kommunal	gering	-	-	-	-
11	54,411	-	Trebnitz	kommunal	gering	-	-	-	-
12	57,952	Ja	Baitz	K6928	mittel	ja	-	-	Bahnsteigzugang

(*) Zugang mobilitätseingeschränkte Fahrgäste über Bahnübergang

Die Streckenbelastung im SPNV wird steigen: Die Linie RE7 wird ab Dezember 2022 zwei Züge pro Stunde und Richtung statt heute ein Zug pro Stunde und Richtung im Abschnitt SPNV Wannsee - Bad Belzig (HVZ) aufweisen; im Abschnitt Wannsee - Michendorf wie bisher ein weiterer Zug pro Stunde und Richtung als RB in Richtung Beelitz. Im Güterverkehr ist Strecke ist der Zubringer zum Rangierbahnhof Seddin und damit relativ häufig von Güterzügen befahren. Die künftige Belastung der Strecke durch Güterverkehr dürfte steigen.

Probleme bereiten die Schranken in diesem Streckenabschnitt vor allem den Fahrgästen des SPNV, da die Bahnsteigzugänge an drei Bahnhöfen über Schranken führen. Die Potsdamer Bahnübergänge weisen relativ hohes Straßenverkehrsaufkommen auf.

Für den Straßenverkehr und den Busverkehr besonders problematisch ist der Bahnübergang am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke. Die Umfahrung über die Nuthe-Schnellstraße ist relativ weit, deshalb nutzen viele Autofahrer diesen Bahnübergang trotz der Schließzeiten. Wenn die Busse der drei den Bahnübergang querenden Linien im Schrankenstau stehen, erreichen sie nicht die Haltestelle vor dem Bahnhof – und die Passagiere nicht den Anschluss zum Zug.

Auf dem angrenzenden Berliner Streckenabschnitt befinden sich keine Bahnübergänge.

Detailbetrachtung

Bü 18,565

Potsdam Großbeerstraße (kommunal) Bahnsteigzugang Bf Potsdam Medienstadt Babelsberg, BUS 619



Handlungsbedarf ergibt sich aus den Problemen der SPNV-Fahrgäste beim Bahnsteigzugang. Abhilfe könnte eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger zur Verbindung der beiden Bahnsteige und zur Stadtteilverbindung schaffen.

Autofahrer und Rettungsdienst können diesen Bahnübergang über die Nuthe-Schnellstraße oder Berlin-Steinstücken umfahren. Der Busverkehr wird wegen des Bahnübergangs bereits überwiegend über die Nuthe-Schnellstraße geführt.

Bü 21.724

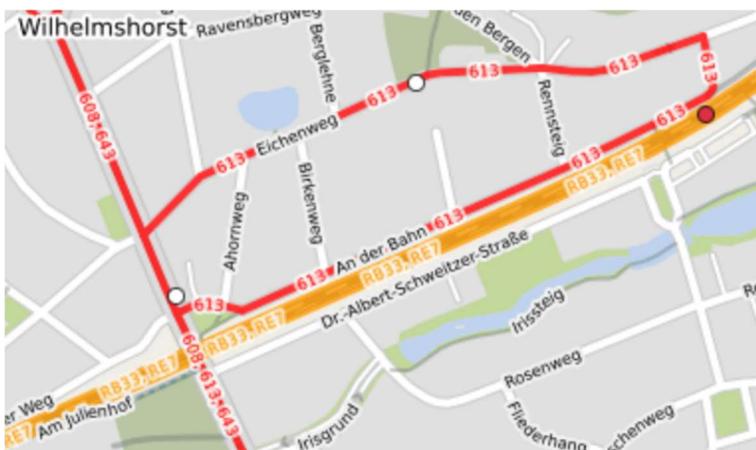
Landesstraße L78 Bahnhof Potsdam Rehbrücke BUS 602, 611, 699, Bahnsteigzugang Brücke (Treppe, ohne Aufzug, barrierefreier Zugang nur über Schranke) (laut Verkehrsstärken-Karte 5001-7500 Fahrzeuge pro Tag (2010))



Durch Rückstau und fehlende Busspur kann der Busverkehr nicht an die Haltestelle am Bahnhof heranfahren. Der Bahnsteigzugang ist über eine Fußgängerbrücke möglich, mobilitätseingeschränkte Personen und Kinderwagen müssen den Bahnübergang benutzen. Mögliche Lösung: Ersatz der Fußgängerbrücke durch eine Fuß- und Radunterführung, Busspur von Süden bis zum Bahnhof, um Umsteigefahrgästen aus dem Bus das Aussteigen zu ermöglichen.

Bü 26.23

Kreisstraße K6905 Ortslage Wilhelmshorst BUS 608, 613, 643. BUS 613 auf der Fahrt zum Haltepunkt Wilhelmshorst



Dieser Bahnübergang liegt etwa 600m vom Haltepunkt Wilhelmshorst (rechts im Bild) entfernt. Der Haltepunkt hat eine Fußgänger-Unterführung (nicht barrierefrei).

Bü 43.805

Kreisstraße 6917 Borkheide, Bahnsteigzugang über Schranke, BUS 647



Handlungsbedarf beim Bahnsteigzugang für Fahrgäste, der derzeit über die Schranke erfolgt.

Bü 48.65

Bundesstraße B246 zwischen Borkheide und Brück (laut Verkehrsstärkenkarte 2501-5000 Fahrzeuge pro Tag (2010))

Bü 52.209

Brück Bahnhofstraße Bundesstraße B246 (BUS 561, Bahnsteigzugang Unterführung, P+R beidseitig) (laut Verkehrsstärkenkarte 2501-5000 Fahrzeuge pro Tag (2010))



Bü 57.952

Baitz, Baitzer Bahnhofstraße, Kreisstraße K6928, Haltepunkt Baitz, Bahnsteigzugang über Schranke, BUS 586



Wünschenswert ist ein schrankenunabhängiger Bahnsteigzugang durch eine Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung, auch als Zugang vom P+R-Parkplatz für Fahrgäste Richtung Berlin.

Anlage 2

Übersicht Strecke Potsdam Hbf – Brandenburg Hbf

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Großer Handlungsbedarf		Mittlerer Handlungsbedarf			Handlungsbedarf
			Ortslage	Art der Straße	Straßen-Belastung	Bus	Problem Rettungsdienste	
1	32,283	-	Potsdam	kommunal	mittel	-	-	-
2	36,374	-	Werder	L90	hoch	ja	Problem	Unterführung in Planung
3	40,036	-	Kemnitz	kommunal	gering	-	-	-
4	41,182	-	Kemnitz	kommunal	gering	-	-	-
5	44,458	-	Groß Kreuz	kommunal	mittel	-	-	-
6	46,882	- (*)	Groß Kreuz	L86	mittel	ja	-	Rampen/Lift für Bahnsteigzugang
7	49,087	-	Groß Kreuz	Feldweg	gering	-	-	-
8	50,172	ja	Götz	kommunal	mittel	ja	-	Fußgängertunnel (mit Rampen/Lift)
9	52,015	-	Jeserig	kommunal	gering	-	-	-
10	53,787	-	Gollwitz	kommunal	gering	-	-	-
11	57,294	-	Wust	kommunal	gering	-	-	-
12	58,840	-	Wust	B1	hoch	ja	Problem	Ersatz BÜ in Planung

(*) Bahnsteigzugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste über Bahnübergang

Durch die Verdichtung der Linie RE1 auf drei Züge pro Stunde ist eine Erhöhung der Zugfrequenz geplant. Bis zum Ausbau der Strecke Stendal-Berlin für den Güterverkehr führt ein großer Teil des Ost-West-Güterverkehrs auf der Schiene über diese Strecke. Der Fernverkehr plant ebenfalls ab Dezember 2022 zusätzliche Züge in diesem Abschnitt. Die Beseitigung der Bahnübergänge der L90 in Werder und der B1 in Wust wird so äußerst dringlich. Diese beiden Bahnübergänge sind nicht nur für Autofahrer ein Ärgernis: Buslinien nutzen diese Übergänge. In Werder führt die Zufahrt zu den Park-and-Ride-Parkplätzen über den Bahnübergang.

Für diese beiden besonders problematischen Bahnübergänge, die L90 in Werder und die B1 in Wust, wird derzeit der Ersatz der Schranken durch niveaufreie Kreuzungen geplant.

In Götz führt der Zugang zu den Bahnsteigen über den Bahnübergang.

Detailbetrachtung

BÜ 36,374

Stark befahrene Straße in neue und wachsende Stadtteile, BUS 632 und 634 als Zubringerlinien zum Bahnhof, Zufahrt P+R-Parkhaus Bahnhof Werder, darüber hinaus Bedeutung der Straße als Autobahnzubringer. Ersatz durch eine Unterführung ist in Planung. Mit der Verdichtung des Verkehrs auf der RE1 wird die Beseitigung dieses Bahnübergangs noch dringlicher, das Projekt ist bereits in Planung.

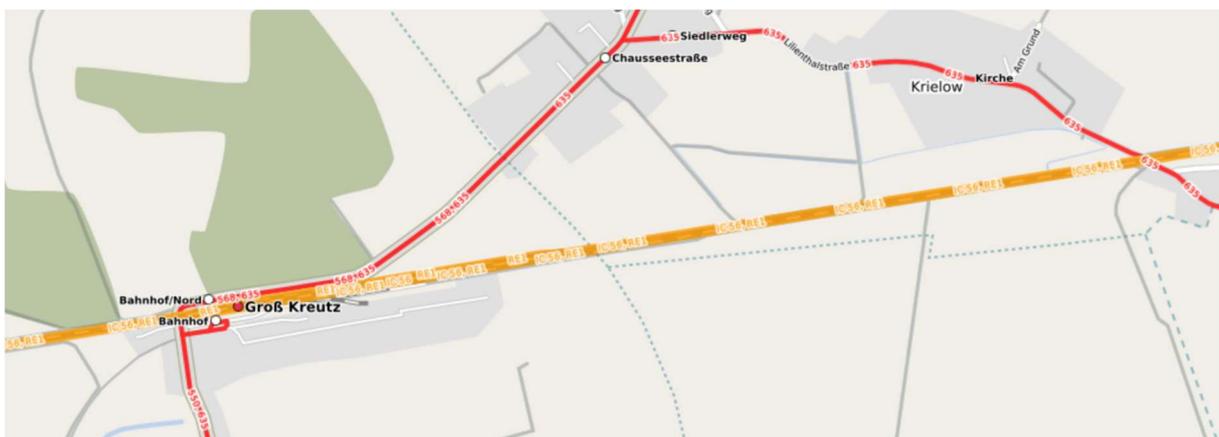


BÜ 44,458

Ortsverbindungsstraße, BUS 635, siehe Karte zusammen mit nächstem BÜ.

BÜ 46,882

Groß Kreuz: Bahnsteigzugang für Mobilitätseingeschränkte und Kinderwagen über Bahnübergang. BUS 635, 568



BÜ 50,172

Der Bahnsteigzugang ist nur über die Schranke gegeben. Bei der Fahrt nach Berlin müssen die Einwohner des Hauptorts Götz die Schranke queren, ebenso bei der Zufahrt zum P+R-Platz.

Mit BUS 565, 568 queren zwei Buslinien die Schranke.

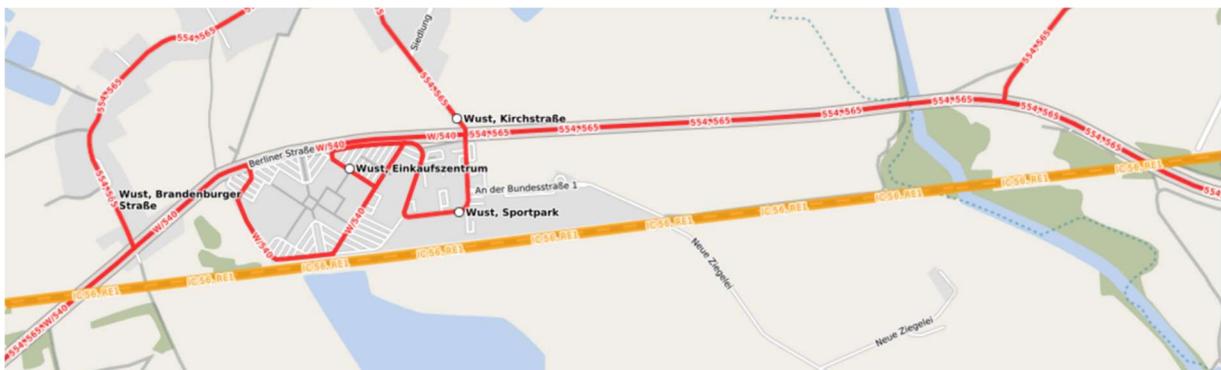


BÜ 57,294

(Bild Mitte)

BÜ 58,840

(Bild links) Querung der B1 Potsdam-Brandenburg, BUS 540, 554 und 565.



Anlage 3

Übersicht Strecke Karower Kreuz - Oranienburg

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Großer Handlungsbedarf		Mittlerer Handlungsbedarf			Handlungsbedarf
			Ortslage	Art der Straße	Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	
1	11,478	-	Schönfließ	kommunal	mittel	-	-	S-Bahn, vier Gleise
2	22,459	-	Borgsdorf	K6504	mittel	-	Problem	S-Bahn, vier Gleise, Zugang S-Bahn für mobilitäts-eingeschränkte Fahrgäste

Derzeit ist bei der S-Bahn nach Oranienburg nur ein 20-Minuten-Takt möglich, die Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf einen 10-Minuten-Takt setzt Streckenausbau und die Beseitigung des Bahnübergangs Borgsdorf voraus.

Dieser Bahnübergang und ein weiterer am Berliner Außenring werden außer von der S-Bahn auch vom Regionalverkehr, vom Fernverkehr Richtung Rostock und vom Güterverkehr genutzt und überqueren vier Gleise.

Diese Bahnübergänge wie alle mit drei und vier Gleisen sollten auf jeden Fall beseitigt werden.

Detailbetrachtung

BÜ 11.478

Angesichts der geringen Bedeutung der nördlichen Zufahrt zum S-Bahnhof Schönfließ: kein unmittelbarer Handlungsbedarf, allerdings sollten grundsätzlich alle Bahnübergänge über vier Gleise beseitigt werden.

BÜ 22,459

S-Bahnhof Borgsdorf (Inselbahnsteig) ist durch Fußgängerbrücke (nur Treppen) beidseitig erschlossen. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kommen allerdings nur über den Bahnübergang zum Bahnsteig. Ein Ausbau des ungehinderten Bahnsteigzugangs für Mobilitätseingeschränkte ist notwendig.

Generell sollten alle Bahnübergänge über drei oder vier Gleise beseitigt werden.

Anlage 4

Übersicht Strecke Stadtgrenze Berlin – Landesgrenze Tantow (-Stettin)

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Großer Handlungsbedarf		Mittlerer Handlungsbedarf		Handlungsbedarf
					Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf	
1	23,884	-	Bernau	K6002	mittel	ja			
2	28,182	Ja	Rüdnitz	kommunal	gering	-			Tunnel Bahnsteigzugang
3	29,980	-	Biesenthal	K6005	mittel	ja			
4	30,932	-	Biesenthal	kommunal	gering	-			
5	33,070	Ja	Biesenthal	L29	mittel	-			Tunnel Bahnsteigzugang
6	35,662	Ja	Melchow	L200	mittel	-			Tunnel Bahnsteigzugang
7	43,694	-	Eberswalde	kommunal	mittel	ja			
8	50,045	Ja	Britz	L23	mittel	ja			Tunnel Bahnsteigzugang
9	52,168	-	Britz	Fußweg	-	-			
10	54,773	Ja	Chorin	kommunal	gering	-			Tunnel Bahnsteigzugang
11	57,737	-	Chorin	L200	mittel	ja			
12	59,436	-	Chorin	kommunal	gering	-			
13	62,165	-	Chorin	kommunal	gering	-			
14	65,373	-	Herzprung	Feldzufahrt	-	-			
15	66,050	-	Herzprung	L283	mittel	ja			
16	73,450	-	Kerkow	K7347	mittel	ja			
17	82,582	-	Schönermark	L285	Mittel	-			
18	85,010	-	Landin	Feldweg	-	-			
19	89,235	-	Passow	K7312	Mittel	ja			
20	94,713	Ja	Schönow	K7308	gering	ja			Mit Ausbau Bahnsteigzugang
21	98,959	-	Casekow	kommunal	Gering	-			
22	99,387	Ja	Casekow	L27	Mittel	Ja			Mit Ausbau Bahnsteigzugang
23	103,861	Ja	Petershagen	K7310	mittel	-			Mit Ausbau Bahnsteigzugang
24	107,240	-	Schönfeld	kommunal	gering	-			
25	111,331	Ja	Tantow	B113	mittel	Ja			Mit Ausbau Bahnsteigzugang
26	113,479	-	Radekow	kommunal	gering	-			
27	116,482	-	Rosow	K7311	gering	ja			

Der Abschnitt der Stettiner Bahn bis zum Bahnhof Bernau ist frei von Bahnübergängen, wenn man von dem in 2.3 erwähnten Bahnübergang am Berliner Außenring absieht; damit ist auch der S-Bahn-Verkehr hier ohne Beeinträchtigung durch Bahnübergänge.

Die Strecke weist aber zwischen Bernau und der Landesgrenze in Tantow insgesamt 27 Bahnübergänge auf.

Die Straßenbelastung ist dabei meist eher gering. Die Bahnsteigzugänge von insgesamt neun Bahnhöfen und Haltepunkten (fast alle außer Eberswalde und Angermünde) führen jedoch über Bahnübergänge.

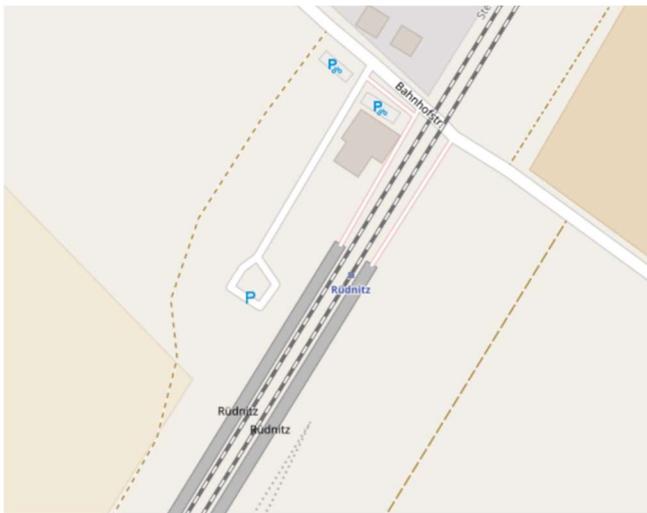
Die Strecke Berlin-Stettin gehört zu einem Ausbauprojekt des Bundesverkehrswegeplans mit dem Schwerpunkt des Ausbaus der heute eingleisigen Strecke Passow-Tantow-Landesgrenze auf zwei Gleise. Beim eingleisigen Betrieb heute sind diese Bahnübergänge hinnehmbar, es erscheint aber notwendig, beim Ausbau auf zwei Gleise auch die Beseitigung wenigstens der Bahnübergänge anzustreben, die dem Bahnsteigzugang dienen, oder neben dem Bahnübergang einen Tunnel für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.

Detailbetrachtung

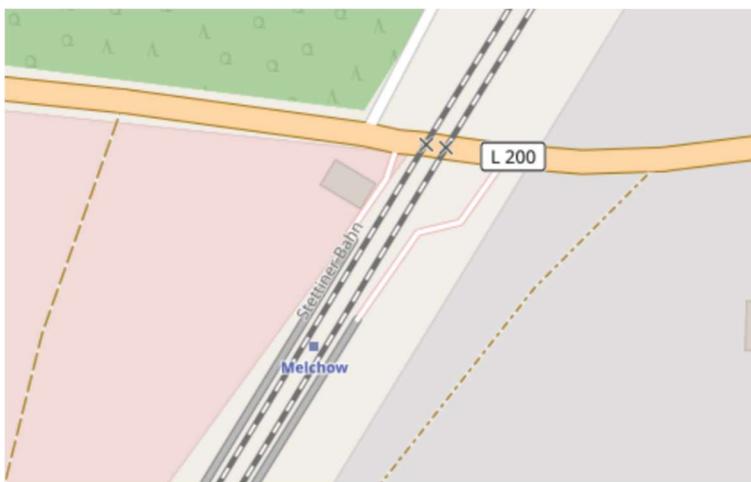
BÜ 23,884

Bus 907

BÜ 28,182 Rüdnitz



BÜ 33,070 Biesenthal



BÜ 43,694 (Zoostraße Eberswalde)

BUS 865, Zugang von Parkplätzen am Zoo zum Zoo-Eingang

BÜ (Britz)
Bus 912, 922

BÜ 54,772 Haltepunkt Chorin



BÜ 57,737 Chorin (ehemaliger Bahnhof im Wald)
Bus 912

BÜ 66,050 Herzprung
BUS 453

BÜ 73,450 Kerkow
BUS 403

BÜ 89,235 Passow
BUS 403

BÜ 94,713 Schönow
BUS 459

BÜ 99,387 Casekow
BUS 471, 472

BÜ 111,331 Tantow
BUS 474, 473

BÜ 116,482 Rosow
BUS 473

Anlage 5

Übersicht Strecke Ahrensfelde - Werneuchen

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf
1	14,478	-	Ahrensfelde	kommunal	Mittel	-		
2	14,762	ja	Ahrensfelde Friedhof	Fußweg	-	-		
3	16,160	-	Ahrensfelde Nord	Zufahrt Bundespol	gering	-		
4	17,676	-	Blumberg	Fußweg	-	-		
5	18,254	-	Blumberg	L312	mittel	-		
6	18,255	ja	Blumberg	Fuß/Radweg	-	-		
7	19,043	-	Blumberg	L31	mittel	-		
8	19,386	-	Seefeld	Kommunal	Gering	-		
9	20,573	-	Seefeld	Kommunal	gering	-		
10	21,411	-	Seefeld	B158	Hoch	-		
11	23,990	-	Seefeld	kommunal	Gering	-		
12	24,174	-	Seefeld	B158	hoch	Ja		
13	25,628	-	Werneuchen	Feldweg	-	-		
14	27,169	-	Werneuchen	Fußweg	-	-		
15	27,665	-	Werneuchen	L235	Mittel	-		

Die Strecke ist eingleisig und wird derzeit nur einmal pro Stunde und Richtung bedient. Der Güterverkehr ist gering. Es gibt für Fußgänger und Radfahrer keine Probleme beim Zugang zu den Bahnsteigen. Buslinien kreuzen die Bahn nur in geringem Umfang.

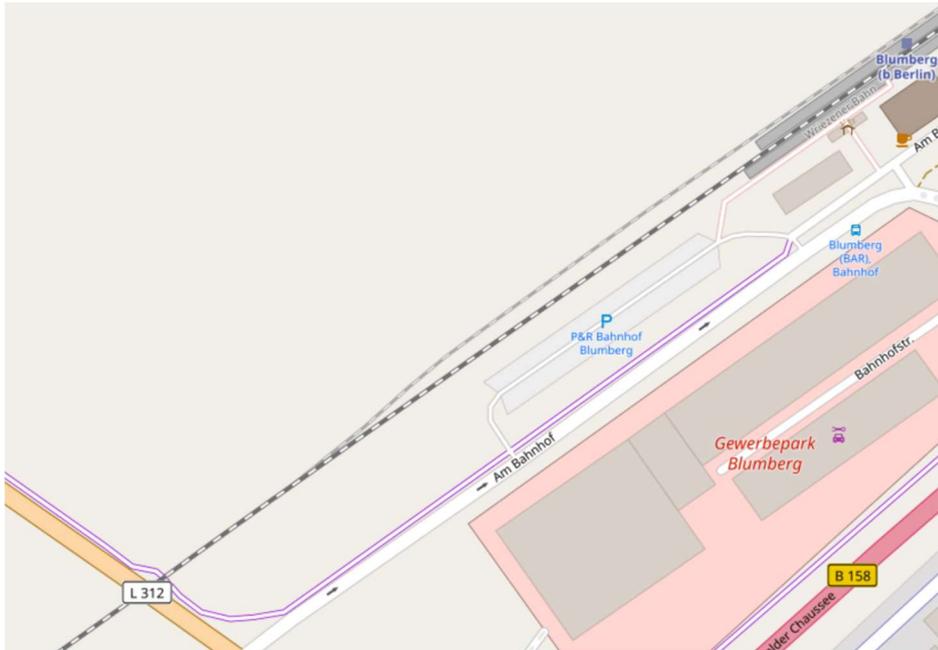
Auch bei der Verdichtung der Bedienung auf Halbstundentakt ist kein großes Problem zu erwarten, allenfalls Zunahme der Staubildung auf der B158 beiderseits Seefeld.

Nicht betrachtet wurde der Bahnübergang unmittelbar am Bahnhof Ahrensfelde, da er auf Berliner Territorium liegt.

Detailbetrachtung

BÜ 18,254 und 18,255

Die L312 kreuzt die Bahn in der Nähe des Bahnhofs Blumberg mit einem beschränkten Bahnübergang. Fußgänger und Radfahrer haben einen eigenen Übergang ohne Schranke: Angepasste einfache Lösung für Nebenbahn-Verhältnisse beim Zugang zum Bahnhof.



Anlage 6

Übersicht Strecke Ostbahn Berlin Stadtgrenze - Müncheberg

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Großer Handlungsbedarf			Mittlerer Handlungsbedarf			Handlungsbedarf
			Ortslage	Art der Straße	Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste		
1	15,038	-	Birkenstein	L339	mittel	ja	Problem	S-Bahn-Verkehr Drei Gleise	
2	17,619	-	Neuenhagen	kommunal	mittel	-	Problem	S-Bahn-Verkehr Drei Gleise	
3	18,819	-	Neuenhagen	L338	groß	ja	Problem	S-Bahn-Verkehr	
4	22,217	-	Fredersdorf	kommunal	mittel	-	Problem	S-Bahn-Verkehr Drei Gleise	
5	23,436	-	Petershagen	L30	mittel	ja	Problem	S-Bahn-Verkehr Drei Gleise	
6	24,296	-	Petershagen	Kommunal	mittel	-	Problem	S-Bahn-Verkehr	
7	24,731	-	Petershagen	K6422	mittel	ja	Problem	S-Bahn-Verkehr	
8	26,065	-	Petershagen	kommunal	mittel	ja		S-Bahn-Verkehr	
9	28,342	-	Strausberg	L23	hoch	ja		S-Bahn-Verkehr	
10	31,253	ja	Herrensee	Fußweg	-	-			
11	32,193	-	Rehfelde	kommunal	gering	-			
12	33,829	ja	Rehfelde	L233	mittel	-			
13	35,430	-	Rehfelde	kommunal	gering	-			
14	41,666	-	Waldsiever.	kommunal	Gering	-			
15	45,479	-	Müncheberg	B168	Mittel	ja			

Zwischen der Berliner Stadtgrenze und Strausberg handelt es sich um einen heute bereits dicht befahrenen Abschnitt mit S-Bahn und einem separaten Gleis für den Regionalverkehr. Die Strecke wird heute ab Hoppegarten im 20-Minuten-Takt von der S-Bahn befahren, im Regionalverkehr stündlich.

Perspektivisch könnte die S-Bahn alle 10 Minuten über Hoppegarten hinaus verkehren, der Regionalverkehr wird auf Halbstundentakt verdichtet. Das bedeutet: Statt heute 8 Züge verkehren dann 16 Züge pro Stunde, dazu kommt noch gelegentlicher Güterverkehr. Die Bahnübergänge müssen beseitigt werden, bevor an eine Verdichtung des S-Bahnverkehrs zu denken ist.

Ausweichmöglichkeiten zur Umfahrung der Bahnübergänge gibt es in diesem Abschnitt nur in Hoppegarten und in Strausberg oder – mit großem Umweg - über die Autobahn. Für Rettungsdienste ist diese Situation problematisch.

Es besteht großer Handlungsbedarf in Neuenhagen, Fredersdorf und Petershagen, um für den Straßenverkehr und insbesondere für den Rettungsdienst Ausweichmöglichkeiten durch eine Querung der Bahntrasse ohne Bahnübergänge zu schaffen.

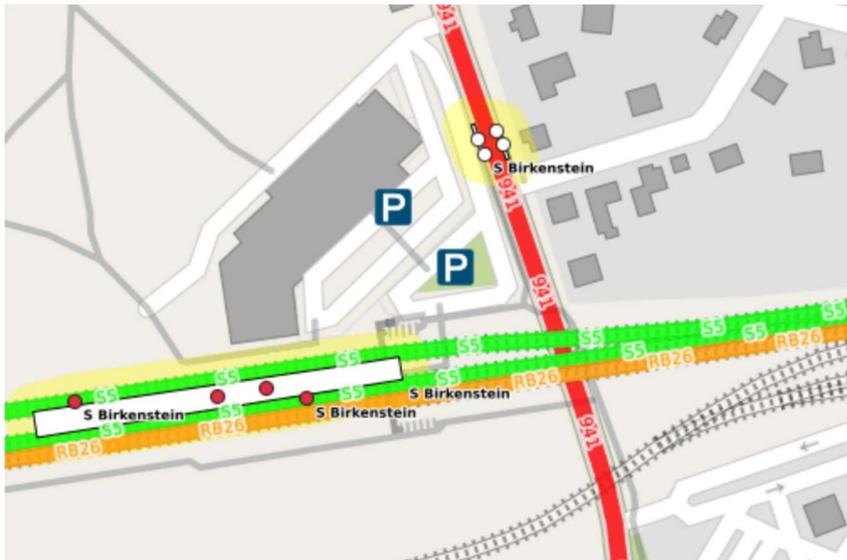
Die Bahnsteigzugänge sind in den Bahnhöfen kein Problem mit Ausnahme des S-Bahnhof Birkenstein, wo kein barrierefreier Bahnsteigzugang möglich ist. Die Bahnsteigzugänge in Herrensee und Rehfelde erscheinen relativ unproblematisch, obwohl sie über Gleise führen.

Neben den Bahnübergängen auf dem Gebiet des Landes Brandenburg gibt es einen weiteren problematischen Bahnübergang auf Berliner Gebiet (Mahlsdorf).

Detailbetrachtung

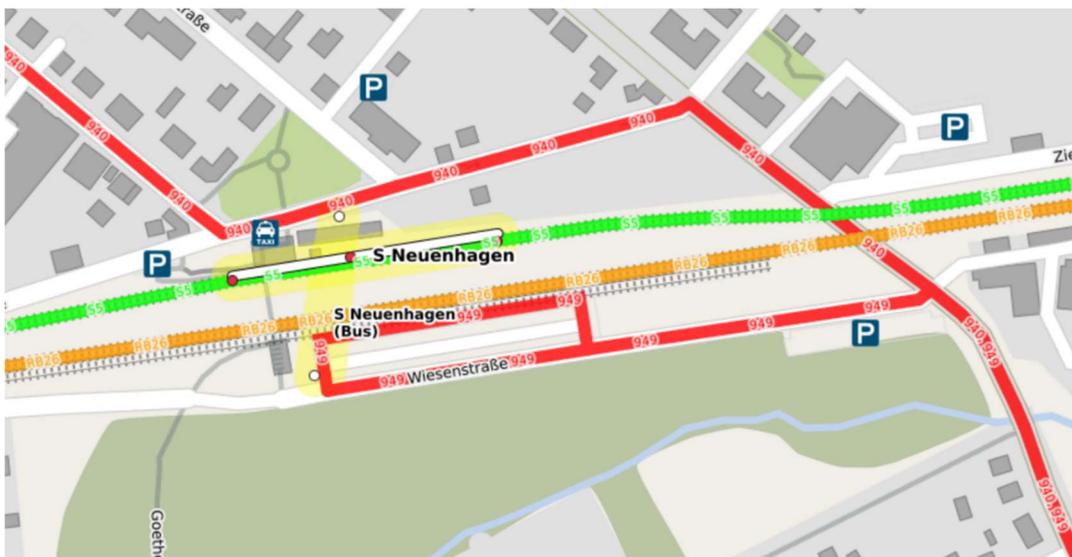
BÜ 15,038

Es gibt einen Bahnsteigzugang über eine Brücke (Treppe); Verbesserungsbedarf für Mobilitätseingeschränkte. BUS 941 kreuzt Bahnübergang. Nutzer P+R-Platz aus Süden müssen Bahnübergang queren.



BÜ 18,819

Bahnsteigzugang problemlos. BUS 940 quert den Bahnübergang.



BÜ 24,296 (links) und BÜ 24,731 (rechts)

Bahnsteigzugang problemlos, BUS 949 quert Bahnübergang.

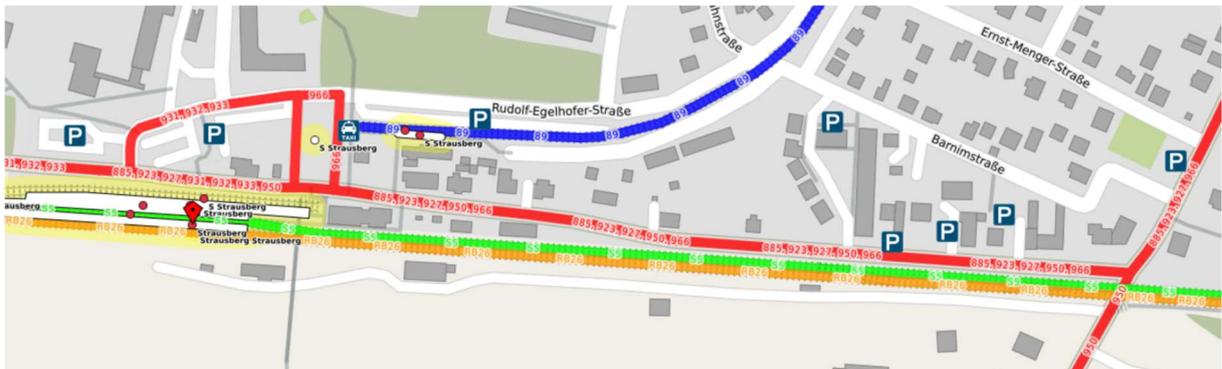


BÜ 26,065

BUS 933 quert Bahnübergang.

BÜ 28,342

BUS 950 quert Bahnübergang, Pkw-Zufahrt von Süden zum Bahnhof Strausberg und zu den P+R-Plätzen über diesen Bahnübergang.



BÜ 31,253

Bahnsteigzugang und Fußwegübergang. Durchfahrende Züge passieren mit bis zu 100km/h.

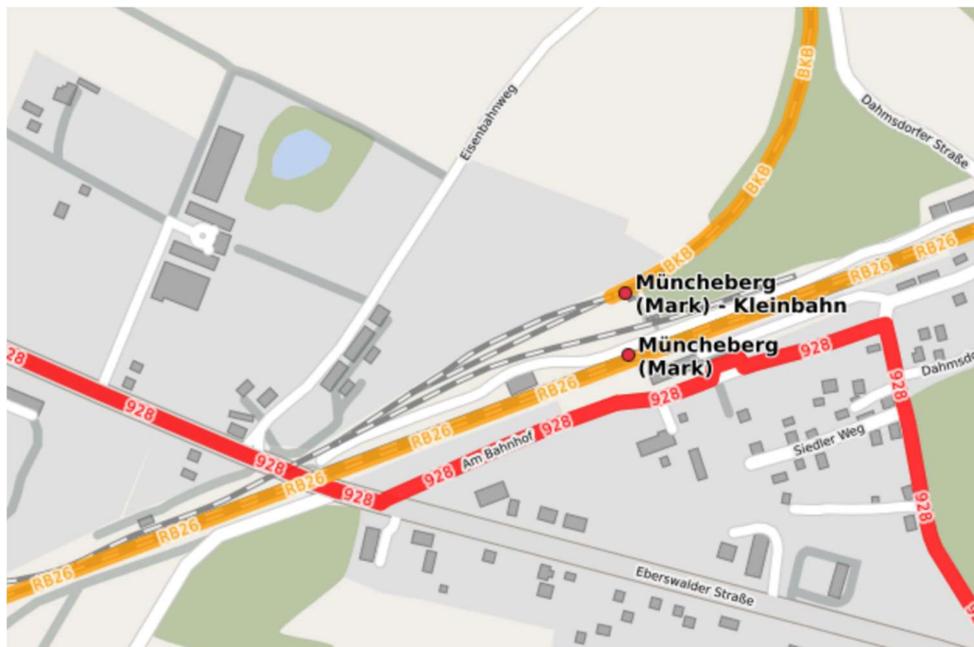


BÜ 33,829

Bahnsteigzugang von Süden zum Bahnhof Rehfelde über den Bahnübergang. Kein Problem, da vor Zugfahrten nach Berlin die Schranke erst schließt, wenn sich der Zug nähert und vorher wegen der Eingleisigkeit der Strecke im Schrankenabschnitt kein Zug aus der anderen Richtung kommen kann.

BÜ 45,479

BUS 928 quert Bahnübergang. Zufahrt zum Bahnhof Müncheberg aus Norden (Buckow, Waldsiefersdorf) über Bahnübergang. Durch Zugkreuzung in Müncheberg problematisch, frühzeitige Anfahrt zum Bahnhof aus Richtung Norden notwendig.



Anlage 7

Übersicht Strecke Erkner – Frankfurt (Oder)

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Großer Handlungsbedarf		Mittlerer Handlungsbedarf		Handlungsbedarf
					Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf	
1	24,741	-	Erkner	kommunal	gering	-			
2	25,920	-	Erkner	kommunal	gering	-			
3	30,520	ja	Fangschleuse	L23	mittel	ja			Mindestens Bahnsteigzugang durch Tunnel
4	34,110	-	Grünheide	Waldweg	-	-			
5	37,166	ja	Hangelsberg	L385	mittel	ja			Mindestens Bahnsteigzugang durch Tunnel
6	39,675	-	Fürstenwalde West	Fußweg	-	-			
7	43,777	-	Fürstenwalde	Feldweg	-	-			
8	50,079	-	Fürstenwalde	Fußweg	-	-			
9	53,617	-	Berkenbrück	kommunal	gering	-			
10	54,543	ja	Berkenbrück	L38	mittel	ja			Mindestens Bahnsteigzugang durch Tunnel
11	58,384	-	Briesen	Waldweg	-	-			
12	62,130	-	Briesen	L38	mittel	-			
13	62,487	ja	Briesen	L38	Mittel	Ja			Mindestens Bahnsteigzugang durch Tunnel
14	67,800	Ja	Jacobsdorf	L37	mittel	Ja			Mindestens Bahnsteigzugang durch Tunnel
15	69,819	-	Pillgram	Kreisstr.	mittel	-			
16	72,714	-	Pillgram	Fußweg	-	-			
17	79,378	-	Frankfurt(O)	kommunal	gering	-			

Die 17 Bahnübergänge der Bahnstrecke von Erkner nach Frankfurt (Oder) sind für den Straßenverkehr lästig, an fünf Bahnhöfen aber auch für die Fahrgäste des Regionalverkehrs und des Busverkehrs ein Ärgernis.

An den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen und Jacobsdorf führt der Bahnsteigzugang über Bahnübergänge, ebenso der Busverkehr.

Die Strecke wird derzeit zweimal pro Stunde und Richtung vom RE1 bedient, künftig dreimal pro Stunde und Richtung. Hinzu kommt aber umfangreicher transeuropäischer Güterverkehr sowie der Fernverkehr nach Polen.

Die Herstellung des Bahnsteigzugangs ohne Querung der Strecke sollte bei allen Bahnhöfen und Haltepunkten auf einer transeuropäischen Achse mit hohem Güterverkehrsaufkommen, die gleichzeitig eine wichtige Pendlerstrecke nach Berlin darstellt, eigentlich selbstverständlich sein.

Detailbetrachtung

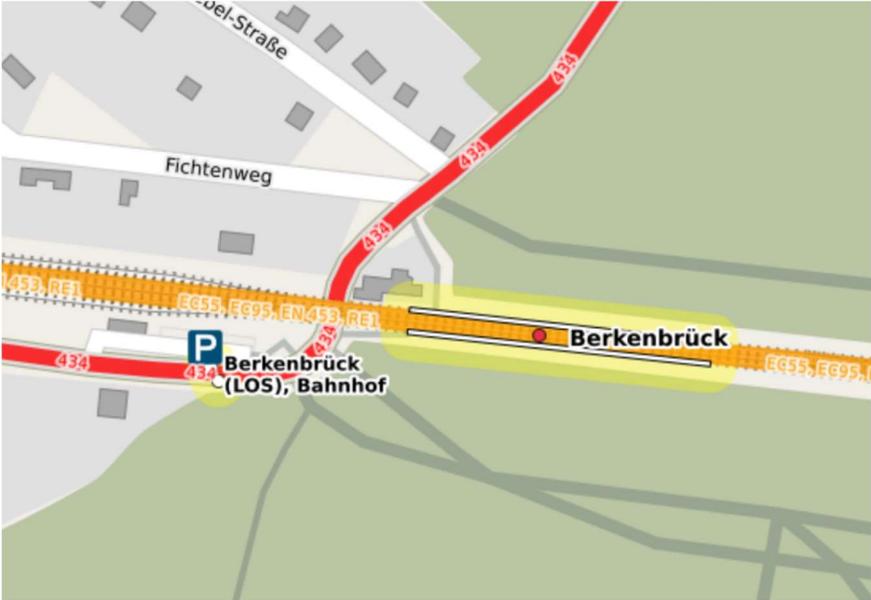
BÜ 30,520 Fangschleuse



BÜ 37,166 Hangelsberg



BÜ 54,543 Berkenbrück



BÜ 62,487 Briesen



BÜ 67,800 Jacobsdorf



Anlage 8

Übersicht Strecke Berlin Stadtgrenze - Cottbus

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Großer Handlungsbedarf		Mittlerer Handlungsbedarf		Handlungsbedarf
					Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf	
1	18,523	-	Eichwalde	kommunal	Mittel	-	Problem	Vier Gleise, S-Bahn	
2	19,551	-	Eichwalde	K6161	hoch	Ja	Problem	Vier Gleise, S-Bahn	
3	21,869	Ja	Zeuthen	L402	hoch	Ja	Problem	Vier Gleise, S-Bahn, Bahnsteigzugang	
4	22,884	-	Wildau	Kommunal	Mittel	Ja	-	Drei Gleise, S-Bahn	
5	24,255	-	Wildau	kommunal	mittel	Ja	-	Drei Gleise, S-Bahn	
6	28,355	-	Königs W.	kommunal	mittel	-	-		
7	29,691	-	Zeesen	Kommunal	Mittel	-	Problem		
8	30,370	-	Zeesen	Kommunal	Mittel	-	Problem		
9	31,527	-	Zeesen	B179	mittel	Ja	Problem		
10	33,770	Ja	Bestensee	B246	hoch	ja	Problem	Bahnsteigzugang	
11	34,729	-	Bestensee	kommunal	mittel	-	Problem		
12	39,378	-	Groß Köris	Kommunal	gering	-	Problem		
13	42,696	-	Groß Köris	kommunal	Gering	-	Problem		
14	43,849	Ja	Groß Köris	L742	hoch	ja	Problem	Bahnsteigzugang	
15	47,292	-	Groß Köris	Kommunal	gering	-	-		
16	49,622	-	Halbe	kommunal	gering	-	-		
17	50,630	ja	Halbe	L74	mittel	-	Problem	Bahnsteigzugang	
18	52,919	-	Teurow	K6148	mittel	-	Problem		
19	54,562	Ja	Oderin	K6148	mittel	-	Problem		
20	56,787	-	Briesen	kommunal	gering	-	-		
21	65,621	Ja	Schönwalde	L71	mittel	-	-	Bahnsteigzugang	
22	69,953	Ja	Lubolz	K6124	mittel	ja	-	Bahnsteigzugang	
23	73,435	-	Lübben	B115	Hoch	ja	Problem		
24	74,928	-	Lübben	kommunal	Mittel	-	Problem		
25	75,157	-	Lübben	Kommunal	Mittel	Ja	Problem		
26	75,539	-	Lübben	B87	Hoch	Ja	Problem		
27	75,950	-	Lübben	kommunal	Mittel	-	Problem		
28	77,247	-	Lübben	L49	Hoch	-	Problem		
29	80,641	-	Ragow	kommunal	gering	-			
30	81,274	-	Ragow	kommunal	gering	-			
31	82,496	-	Lübbenau	Feldweg	gering	-			
32	83,397	-	Lübbenau	kommunal	gering	-			
33	84,354	-	Lübbenau	kommunal	mittel	-			
34	84,884	-	Lübbenau	kommunal	mittel	-			
35	85,040	-	Lübbenau	L49	Hoch	Ja	Problem		
36	86,096	-	Lübbenau	L49	hoch	Ja	Problem		
37	87,174	-	Lübbenau	kommunal	Gering	-			
38	88,871	-	Raddusch	Fußweg	-	-			
39	92,317	-	Raddusch	Kommunal	gering	-			
40	92,742	ja	Raddusch	K6627	mittel	-		Mit Ausbau Bahnsteigzugang	
41	94,874	-	Göritz	kommunal	gering	-			

42	96,641	-	Vetschau	Fuß/Rad	-	-		
43	97,296	ja	Vetschau	L54	Mittel	ja		Bahnsteigzugang
44	98,151	-	Vetschau	K6627	mittel	-		
45	100,998	-	Kolkwitz	kommunal	gering	-		
46	102,887	-	Milkersdorf	K7132	Mittel	-		
47	105,028	Ja	Kunersdorf	L512	Mittel	ja		Mit Ausbau Bahnsteigzugang
48	107,263	-	Dahlitz	kommunal	gering	-		
49	109,621	ja	Kolkwitz	L50	mittel	ja		Mit Ausbau Bahnsteigzugang
50	111,931	-	Cottbus	L49	hoch	ja		Stadtbusverkehr
51	112,826	-	Cottbus	Kommunal	Gering	-		
52	113,552	-	Cottbus	kommunal	Gering	-		

Die Strecke wird bis Königs Wusterhausen von der S-Bahn im 20-Minuten-Takt bedient. Der RE-Verkehr wird im Dezember 2022 von Stundentakt auf Halbstundentakt verdichtet, zwei stündliche Regionalbahnlinien nutzen ebenso diese Strecke. Beim Güterverkehr ist mit einer Zunahme zu rechnen; die Strecke ist die Zufahrt aus Richtung Berlin und Rostock zur transeuropäischen Güterverkehrsmagistrale über den Grenzübergang Horka nach Polen. Weiterhin will DB Fernverkehr weitere Züge nach Cottbus ab Dezember 2022 einsetzen.

Die Strecke Berlin-Cottbus weist nicht nur die meisten Bahnübergänge (52) auf, sondern auch fünf Bahnübergänge über drei und vier Gleise mit S-Bahn-Verkehr, dazu in einigen Fällen Probleme bei der Verbindung von Orts- und Stadtteilen bei geschlossener Schranke für Rettungsdienste.

Der Bahnsteigzugang führt bei einer Reihe von Stationen über die Gleise. Ein extremer Fall ist der S-Bahnhof Zeuthen, wo einer der Zugänge zum S-Bahnsteig in einen Bahnübergang hineinführt (siehe Bild Seite 5).

Die Situation in Lübben und Lübbenau ist ebenso dringend verbesserungsbedürftig, da die Städte derzeit durch die Bahn geteilt sind und keine Umfahrungsmöglichkeiten für die häufig geschlossenen Schranken bestehen. In Lübbenau befindet sich ein Ersatz des Bahnübergangs der L49 durch ein kreuzungsfreies Bauwerk in Planung.

Generell besteht damit auf dieser Strecke ganz besonders großer Handlungsbedarf, insbesondere im S-Bahn-Abschnitt bis Königs Wusterhausen, sowie in Lübben und Lübbenau sowie beim Bahnsteigzugang auf den kleineren Stationen.

Der Streckenabschnitt Lübbenau - Cottbus ist derzeit eingleisig und damit relativ unproblematisch bezüglich der Schrankenschließzeiten. Mit dem zweigleisigen Ausbau sollte aber auch die Beseitigung aller Bahnübergänge, die zum Problem werden könnten, angegangen werden.

Detailbetrachtung

BÜ 18,523 und BÜ 19,551 sind im Zusammenhang zu sehen:

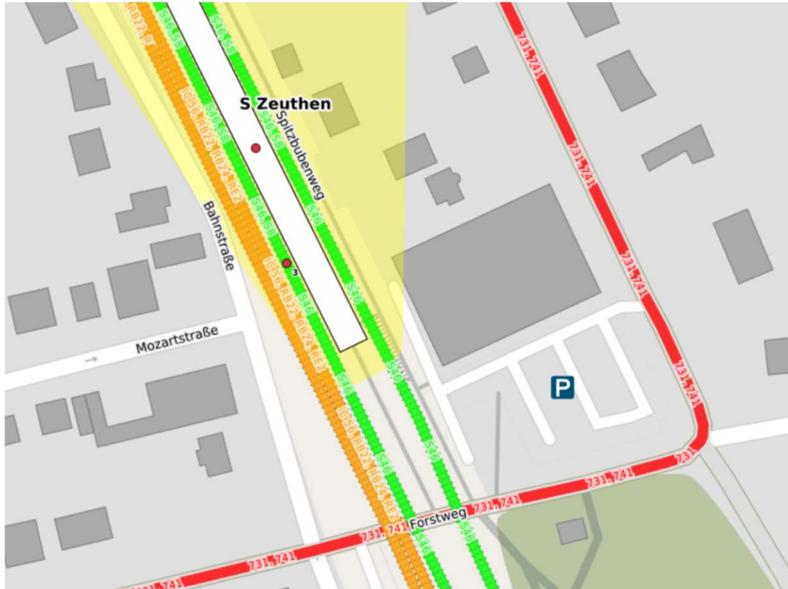
In Eichwalde zurzeit keine Querung der Bahn ohne Bahnübergang z.B. für Rettungsdienst möglich, die Bahnübergänge haben jeweils vier Gleise, die Strecke ist dicht befahren.

BÜ 19,551: BUS 731. Dieser Bahnübergang über vier Gleise war 1995 Schauplatz eines schweren Unfalls mit Entgleisung des RE Berlin-Cottbus, der Lokführer wurde dabei getötet, die Fahrgäste hatten mehr Glück.

BÜ 21,869

Bahnsteigzugang Zeuthen über den Bahnübergang; der Inselbahnsteig der S-Bahn hat einen beschränkten Ausgang in den Bahnübergang hinein.

BUS 731, 741.



BÜ 22,884

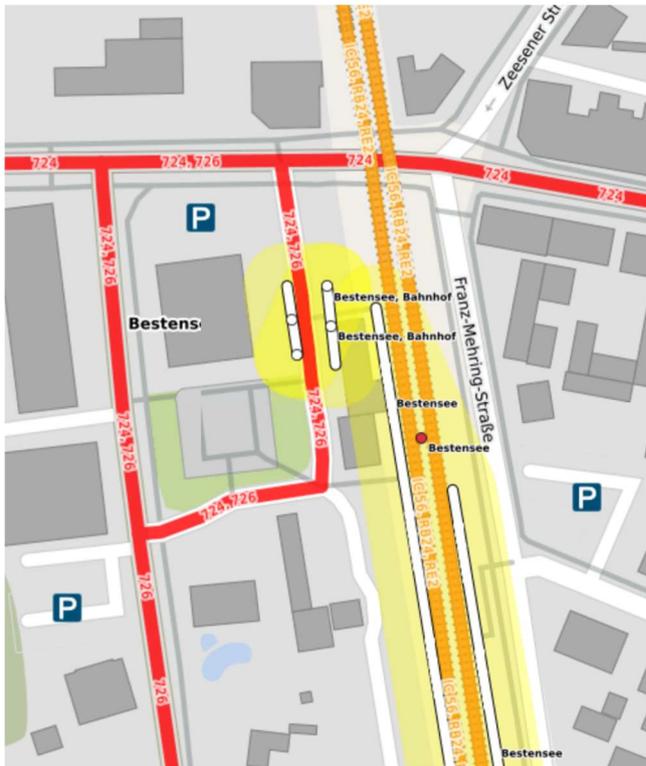
BUS 735

BU 24,255

BUS 735, 741

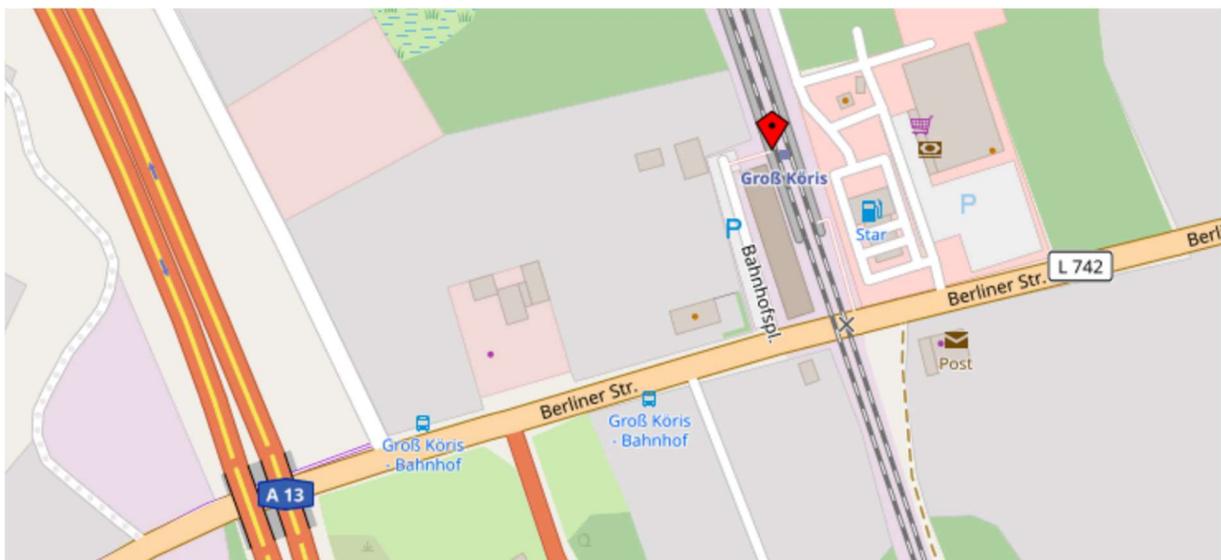
BÜ 33,770

Bahnsteigzugang Bestensee, BUS 724. Bahnsteigzugang über die Schranke.



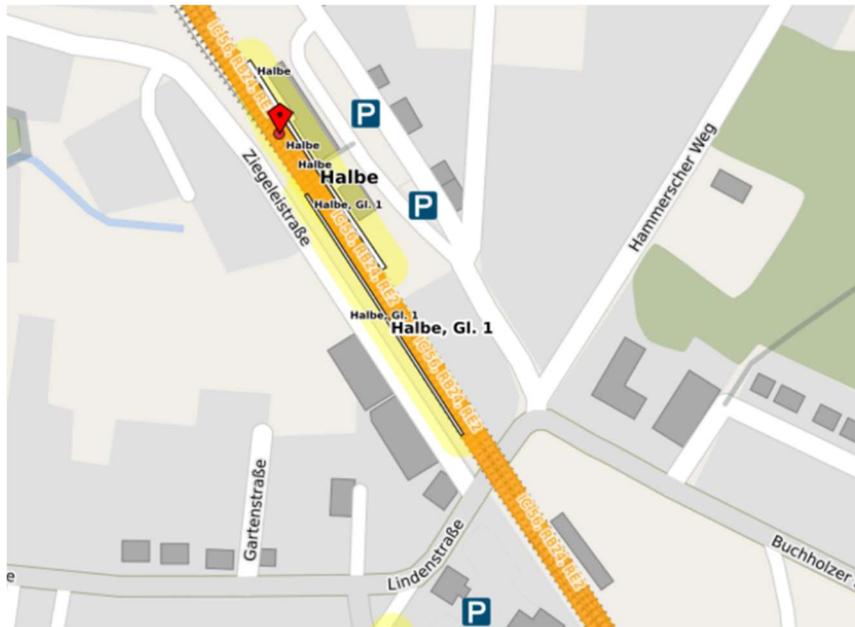
BÜ 43,849

Groß Körös, Bahnsteigzugang über die Schranke.



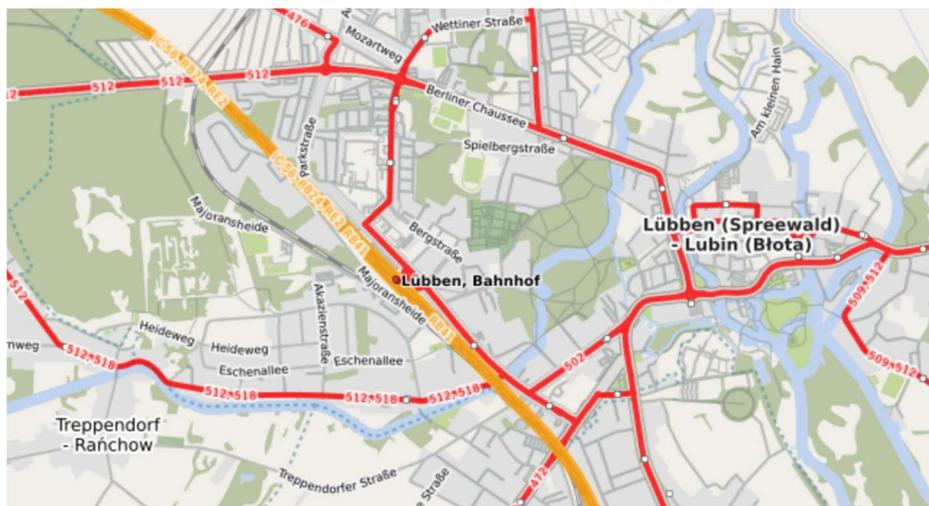
BÜ 50,630

Bahnsteigzugang Haltepunkt Halbe, Unterführung für Fahrgäste wünschenswert.



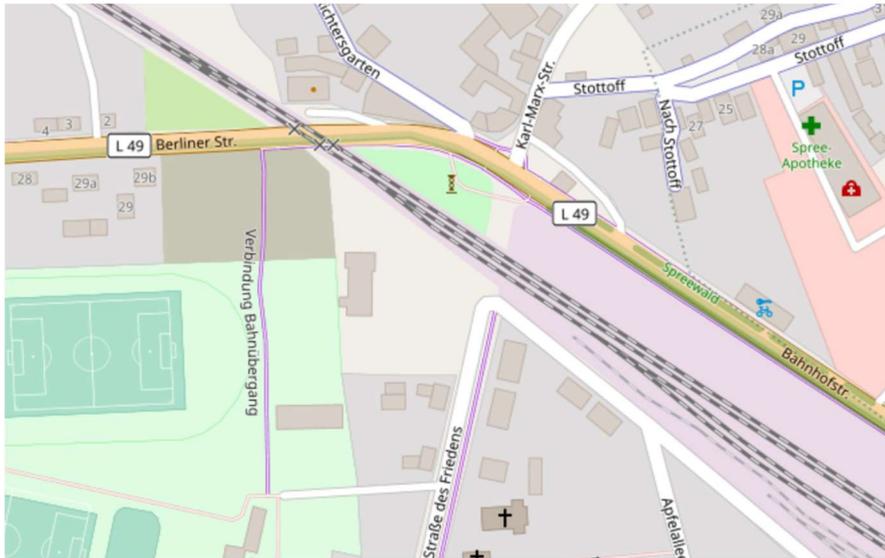
BÜ in Lübben

Sechs Bahnübergänge zwischen Kilometer 73,435 und 77,247, ohne Umfahrungsmöglichkeit, zwei davon mit Busverkehr (BUS 512, 518 und 472). Kein Problem für Fahrgäste, Zugänglichkeit Bahnhof Lübben von beiden Seiten.



BÜ in Lübbenau

Lübbenau ist durch sieben Bahnübergänge zweigeteilt. Am problematischsten sind die beiden Bahnübergänge der L49. Bahnfahrergäste haben kein Problem, wenn man vom Busverkehr im Anschluss zur Bahn absieht.



Anlage 9

Übersicht Strecke Abzweigung Doberlug-K. Nord - Finsterwalde

Nr.	Strecken-Km	Zugang Bahnsteig	Ortslage	Art der Straße	Straßen-Belastung	Bus	Rettungs-Dienste	Handlungsbedarf
1	123,415	-	Finsterwalde	L602	gering	-	-	
2	126,466	-	Finsterwalde	kommunal	gering	ja	-	

Die Strecke von Finsterwalde zum Abzweig in Doberlug-Kirchhain Nord (weiter Richtung Berlin) wird ab Dezember 2022 wieder fünfmal täglich in beiden Richtungen befahren, seit längerer Zeit war diese Relation im Regionalverkehr nicht befahren. Damit gehört sie formal zu den Strecken mit erwartetem Mehrverkehr.

Probleme an den Bahnübergängen sind daraus nicht zu erwarten.

Detailbetrachtung

Keine Besonderheiten.

