

- DBV - Regionalverband Oberhavel – Barnim- Uckermark
- DBV - Regionalverband Havelland
- IPROST (Initiative PRO Spandauer Tram)

Stellungnahme zum Entwurf „Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023“

Basis: Entwurf des Nahverkehrsplans, Stand: 31. Juli 2018, Quelle:

www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oePNV/nahverkehrsplan/de/downloads.shtml,

1. Veranlassung und Zielstellungen

1.1 Beteiligungsverfahren Bearbeitungsteam

Die Mitglieder der o.g. Regionalverbände des Deutschen Bahnkundenverbandes (DBV) und Initiativen haben sich bisher bei verschiedenen Planungsverfahren mit Stellungnahmen beteiligt u.a.:

- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR 2. Entwurf vom 19.12.2017) 1)
- Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 für die Jahre 2018 bis 2022 2)
- Nahverkehrsplan Berlin 2019 für die Jahre 2019 bis 2023 3)

Zur Meinungsbildung wurden auch Nahverkehrskonzepte erarbeitet und auf öffentlichen Veranstaltungen diskutiert. 4)

- „Nahverkehrskonzept Nordost Barnim- Oberhavel/Pankow einschl. Blankenburger Süden 5)
- „Integriertes Nahverkehrskonzept Spandau - Havelland 2030 incl. TRAM Strategie 2050 6)

Die hierbei gemachten Erfahrungen zur Zusammenarbeit der beiden Länder und der Bezirke in Berlin waren bei der Erarbeitung der Stellungnahme ausschlaggebend.

Wir teilen die Einschätzung, dass die Anforderungen gemäß Mobilitätsgesetz und NVP in der Stadt noch nicht ausreichend erörtert wurden und von den Bürgerinnen und Bürgern noch nicht anerkannt sind.

Im Bewusstsein der Öffentlichkeit muss die notwendige Aufbruchmentalität entstehen. Dazu bedarf es geeigneter Kommunikation und anderer Maßnahmen.

Ähnlich wie das Nahverkehrsforum den Nahverkehrsplan Berlin begleitet hat, sollten auch die „Entwicklungsprojekte i 2030“ von den Umwelt- und Verkehrsverbänden von Anfang an begleitet werden.

1.2. Gemeinsames Ländernahverkehrskonzept und Regionale länderübergreifende Nahverkehrskonzepte“

Gegenwärtig werden die Nahverkehrspläne in Berlin und Brandenburg regional und zeitlich getrennt bearbeitet:

- Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 für die Jahre 2018 bis 2022
- Nahverkehrsplan Berlin 2019 für die Jahre 2019 bis 2023
- Nahverkehrspläne der Landkreise als Aufgabenträger mit ihren vielen Nahverkehrsplänen
- Auch die intern erarbeiteten „Entwicklungsprojekte i 2030 für die Hauptstadtregion“ offenbaren die langjährigen Defizite der Zusammenarbeit über die Ländergrenzen.

Die Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg ist beschleunigt weiterzuführen.

Ein „**Gemeinsames Ländernahverkehrskonzept ABC PLUS**“ ist zwingend erforderlich.

PLUS steht hier für die Einbeziehung von wichtigen Umsteigepunkten wie Eberswalde und Fürstenwalde. Für Problembereiche mit hohem Pendleranteil und für große Wachstumsgebiete wie Spandau und Pankow mit Blankenburger Süden sollten gemeinsame Regionale Nahverkehrskonzepte mit länderübergreifendem Busverkehr erarbeitet werden.

In der Region Nordost zwischen Bernau- Buch-Panketal-Ahrensfelde und Hohenschönhausen wurde das erste länderübergreifende Buskonzept bereits erfolgreich in Betrieb genommen.

In unserem „Nahverkehrskonzept Spandau-Havelland 2030“ sind auch länderübergreifende Buslinienkonzepte im Norden und Süden Spandaus erarbeitet worden .

Mit geringen Linienoptimierungen kann zum Beispiel der Busverkehr von Kladow nach Bf Spandau verdoppelt und eine Direktverbindung nach Potsdam hergestellt werden.

Bis zur Realisierung einer direkten Schienenverbindung zwischen den Bf Spandau und Bf Potsdam wäre die Realisierung einer Schnellbuslinie sinnvoll - zum Anreiz vom eigenen Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Weniger Autos auf der Potsdamer Chaussee beschleunigen sowohl den Busverkehr und nutzen der Umwelt.

Die bessere Buserschließung des Großglienicker See verbessert länderübergreifend die Umweltbedingungen und aufwendiger Straßenausbau kann vermieden werden.

Die gemeinsame Forderungen für besseren Nahverkehr zwischen Falkensee und Spandau zeigen die Notwendigkeiten besserer Zusammenarbeit der Behörden auf . Dafür haben aktuell die beiden Bürgermeister Müller aus Falkensee und Kleebank aus Spandau öffentlich geworben.

Im Anhang senden wir beide Nahverkehrskonzepte als Beispiel für weitere regionale Konzepte sowie als Forderungen für die Bedarfspläne der Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn und besonders den Regionalverkehr.

1.3 Grundsätzliche Verkehrspolitische Ziele

Wir begrüßen den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans 2019-2023 (**NVP**) grundsätzlich. Besonders die Ausrichtung am Nutzen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) als Ganzes (I.4.1, S. 72).

Es wird das verkehrspolitische Ziel unterstützt, durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen zu erhöhen und dabei durch Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV in ihrer Gesamtheit zu bewirken, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamt- Modal- Split deutlich ansteigt (siehe Einführung S. 1, Abs. 2, Sätze 1 und 2). Auch die Nahverkehrsplanung muss sich am Ziel ausrichten, Verkehr zu vermeiden und keine Zersiedlung zuzulassen, ausgehend von der Stadt- und Regionalplanung („Stadt der kurzen Wege“). Bei Neubaugebieten muss bereits in der Planungsphase eine – regelmäßig schienenbasierte – ÖPNV-Trassierung vorgesehen werden.

Wir fordern folgende Ziele für unsere Fahrgäste:

- a) eine Verkehrswende mit ambitioniertem Modal - Split für den Umweltverbund,
- b) höhere Infrastrukturinvestitionen für den gesamten ÖPNV (beim Ausbau der Infrastruktur sollen Regionalbahn- und Tram - Strecken vorrangige Berücksichtigung finden),
- c) ÖPNV - Vorrangnetz und ÖPNV - Beschleunigung,
- d) eine im NVP verankerte sehr enge Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg.

Wir fordern eine **Verkehrswende mit ambitionierten Modal- Split-Werten für den ÖPNV**.

In den beiden übergeordneten LEP HR und dem Landesnahverkehrsplan Brandenburg wurden für den ÖPNV wenig ambitionierte Ziele zu Grunde gelegt.

Die gegenwärtigen 5 % bis max. 30% ÖPNV Anteil für den Stadt- Umlandverkehr und für die Außenbezirke sind nach oben zu korrigieren. Gerade diese beiden Regionen im C-Bereich haben lange Reisewege und lange Reisezeiten sowie einen hohen Anteil motorisierten Individualverkehr (MIV).

Die ausgewiesene Verbesserung des Modal- Split-Wertes bis 2030 für den ÖPNV um lediglich zwei Prozentpunkte ist keinesfalls ambitioniert, da diese Steigerung trotz eines erheblichen Verkehrswachstums auf dem Gesamtmarkt deutlich hinter den Erwartungen an eine Verkehrswende zurückbleibt.

Um eine starke Entlastung der Berliner Straßen von den ein- und auspendelnden Kraftfahrzeugen zu erreichen, sind erhebliche Investitionen aufzuwenden.

Die wichtigsten Voraussetzungen hierfür sind:

- Fahrzeitvorteile gegenüber dem MIV
- Taktverdichtungen gegenüber den derzeitigen Angeboten
- Netzverknüpfungen und Anschlussverbesserungen
- Kapazitätseinschränkungen für den KFZ-Verkehr zugunsten des Umweltverbunds

Wir begrüßen grundsätzlich die Bestrebungen des Berliner Senats, die Verkehrsangebote an die veränderten und künftigen Nachfragestrukturen anzupassen.

Daher ist es dringend erforderlich, im NVP vorausschauend weitere Infrastrukturmaßnahmen als Grundlage für die kommenden Planungszeiträume ab dem Jahr 2024 aufzunehmen.

Wir fordern folglich **höhere Infrastrukturinvestitionen für den gesamten ÖPNV**.

Beim **Ausbau** sollen Regionalbahn- und Tram-Strecken vorrangige Berücksichtigung finden. Hier kann das günstigste Verhältnis zwischen Investitionen und Erhöhung der ÖPNV- Fahrgastzahlen erzielt werden. Daher unterstützen wir ausdrücklich, dass der NVP einen Schwerpunkt auf den Ausbau des Tramnetzes

legt (vgl. I.1.2).

Bei der der Infrastrukturerweiterung muss jedoch der Regionalbahn eine große Rolle zukommen, so dass der NVP- Entwurf (I.3, S. 62) in diesem Punkt zu ergänzen ist.

Der Regionalverkehr muss auch innerhalb von Berlin wegen der großen Entfernungen und des hohen MIV - Modal Split eine größere Bedeutung erhalten. Immerhin liegen Nord-Süd und Ost-West Ausdehnung zwischen 30 und 40 km.

Eine fahrgastfreundliche Produktbezeichnung könnte das Image des ÖPNV verbessern helfen u.a.:

- **Regionalexpress (RE)** für die 3-Länderverbindungen

- **Regionalbahn (RB)** zur Erschließung der Fläche

- **Stadtxpress (SE)** nach Berlin zu den Hauptumsteigebahnhöfen gemäß

„Zielnetz 2.000“ - Die Zukunft des Regionalverkehrs auf der Schiene in Berlin/ Brandenburg“ und

„Grünes Zielnetz Berlin Umland 2020“ **oder**

- **Metropol – Express (ME)**- gemäß „Entwicklungsstrategie für den Schienenpersonenverkehr (SPNV)“

Bei den Systementscheidungen zwischen Gleichstrom S-Bahn und Regionalverkehr ist zukünftig auf die sehr unterschiedlichen Kosten / Zug km zu achten.

Darauf wurde im Schreiben des Regionalverbandes Havelland vom 9.8.2018 an Ministerin Schneider zu den **steigenden Grenzkosten** mit besonderen Konsequenzen hingewiesen.

1.4. ÖPNV- Bedarfsplan

1.4.1 Fern-und Regionalverkehr

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen werktäglichen Pendler zwischen Berlin und Brandenburg betrug Anfang 2018 bereits ca. 300.000. Den 210.000 Einpendlern nach Berlin stehen ca. 90.000 Auspendler nach Brandenburg gegenüber. Bisher stieg das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) jedoch nur unterproportional.

Auch im Freizeitverkehr gibt es in beiden Bundesländern auf Verbindungen, deren Züge regelmäßig überfüllt sind.

Es sind zusätzliche ÖPNV- Verkehrsleistungen erforderlich. Mit längeren Zügen oder mehr Zügen die auch mit älteren Fahrzeugen ohne Klimaanlage gefahren werden könnten, könnte kurzfristig der Engpass beseitigt werden. Der Weiterbetrieb von Fahrzeugen statt Ausmusterungen ist hier angesagt. Mit Blick auf eine effiziente Trassennutzung ist der Einsatz von Zweisystem-Fahrzeugen, zum Beispiel mit Stromschiene und Oberleitung, zu prüfen.

Der Bedarfsplan für den Regionalverkehr zeigt einerseits alte historische Bahntrassen, in deren Umfeld keine Siedlungsverdichtung stattfindet und die bei den Korridoruntersuchungen schlechte Untersuchungsergebnisse zeigten (u.a. Stammstrecke der NEB entlang dem Tegeler Fließ als Naturraum.

Andererseits bleiben Bereiche mit Siedlungsverdichtungen wie Hohenschönhausen und Marzahn sowie in Spandau entlang der Hamburger Bahn für effiziente Regionalbahnhöfe unberücksichtigt.

Auch die „Entwicklungsprojekte i 2030“ sind zeitlich und räumlich nicht zukunftsorientiert. Sowohl Alternativen zur Stadtbahntlastung als auch Alternativen zum BER fehlen.

Die beiden Kapazitätsengpässe für den **Deutschland Takt** - der Knoten Spandau und die Stadtbahn , müssen bei i 2030 mit i 2040 ergänzt werden.

Bei der Stadtbahn sollte auch die Anbindung der City West und des Bahnhofes Zoo an den Fernverkehr berücksichtigt werden.

Aus o.g. Problemen wird folgendes Infrastrukturprogramm für für die Regionen West und Nordost (Havelland /Spandau und Oberhavel /Barnim /Pankow) vorgeschlagen:

a) Ergänzung Kremmener Bahn zwischen Hennigsdorf- Tegel und Gesundbrunnen für den Prignitz-Express

b) Ausbau der Nordbahn mit Haltepunkt am U- und S-Bf Wittenau

c) Stadtbahnergänzung durch Nutzung und Ergänzung des südlichen Innenringes zwischen Westkreuz und Ostkreuz, mit Realisierung weiterer Umsteigebahnhöfe zwischen den Schienenradialen der U-Bahn und S-Bahn (s. Anlage)

d) Nahverkehrstangente durch Nutzung und Ergänzung der Bahntrassen am Berliner Außenring (BAR) von Birkenwerder über Mühlenbeck-Mönchmühle- Ostkreuz- Schöneweide - Grünau nach BER. Später könnte auch die Nahverkehrstangente Ost über Biesdorf Süd - Wuhlheide- Spindlersfeld ergänzt werden.

e) Stufenkonzept zwischen Spandau und Havelland

Neben den Havelländer Kommunen Nauen, Brieselang und Falkensee muss auch der Westen und Osten Spandaus an den schnellen Regionalverkehr angebunden werden.

Mit dem Regionalbahnhof Spandau West am Klosterbuschweg werden mehr als 100.000Einwohner im Westen Spandaus im Umweltverbund an den schnellen ÖPNV angebunden.

Es ist sehr merkwürdig, dass für dieses große Potential kin Berlin keine kurzfristigen Verbesserungen erreicht werden sollen, während für die 16.000Einwohner in Nauen sogar eine S-Bahn untersucht wurde.

Die beiden Regionalbahnhöfe am U-Bf Olympiastadion und am S-Bf Westkreuz bedeuten nicht nur für den Korridor Charlottenburg-Spandau-Havelland Verbesserungen.

Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 nach Staaken und der U2 ins Falkenhagener Feld werden bei Integration des Regionalverkehrs überflüssig.

Weitere Infrastrukturergänzungen werden in den beiden Nahverkehrskonzepten erläutert.

1.4.2. S-Bahn und U-Bahn

Mit Blick auf die wachsende Stadt Berlin schließt die Forderung, beim Infrastrukturausbau Regionalbahn- und Tram-Strecken vorrangig zu berücksichtigen, nicht aus, auch Voruntersuchungen und die Sicherung künftiger Trassen für U-Bahn-Netzerweiterungen durchzuführen.

Sämtliche Berlin historischen und befahrenen Trassen sollten hinsichtlich ihrer Effizienz überprüft werden, damit auch andere Nutzungen möglich werden. Dazu muss der NVP das Verkehrsaufkommen der

nächsten Jahrzehnte beachten und die Kapazität entsprechend erhöhen. Um den Modal- Split zugunsten des ÖPNV zu verschieben, kommt Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem Bereich außerhalb des S-Bahn-Rings sowie dem Umland entscheidende Bedeutung zu. Es bedarf grundlegender Verbesserungen des ÖPNV- Systems mit hohen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge (vgl. I.3, S. 61).

Neben einer Trassenfreihaltung der Gleichstrom S-Bahn ins Falkenhagener Feld sollte auch der wenig effiziente Endpunkt der U2 in Ruhleben durch Verlängerungsoptionen verbessert werden.

Sowohl eine Verknüpfung mit dem vorgeschlagenen S-Bf Charlottenburger Chaussee als auch eine Verlängerung zur U7 nach U-Bf Paulsternstrasse - mit Verlängerungsoptionen über Gartenfeldinsel nach Wasserstadt Oberhavel -sollten geprüft werden.

Als mögliche Trassen kommen die bald nicht mehr benötigte Kohlebahn und die Freihaltetrasse im Wohngebietsstandort Gartenfeldinsel in Verlängerung der Siemensbahn in Frage.

1.4.3. TRAM

Die Umstellung der überlasteten Buslinien in Spandau auf Straßenbahnen ist zwingend erforderlich.

Das vorgeschlagene Inselnetz Spandau im vordringlichen Bedarf 2026 bis 2030 wird ausdrücklich begrüßt.

Geeignete Depotflächen stehen zur Verfügung u.a.:

- auf dem Busbahnhof an der Heerstraße / Wilhelmstrasse im Süden und
- auf der Fläche der Havelländischen Eisenbahn (HVE)

Damit die Stadterweiterungsgebiete an der Wasserstadt und der Gartenfeldinsel von Anfang an mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erschlossen werden können, ist neben dem Kernnetz Süd auch das Kernnetz Nord in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Mit der Realisierung des TRAM Kernnetzes können 30% bis 50% der Busleistungen in Spandau eingespart werden.

2. „Nahverkehrskonzept Nordost Oberhavel- Barnim-Pankow (s. besondere Anlagen)

3. „Integriertes Nahverkehrskonzept Spandau- Havelland 2030“ (s. besondere Anlagen)

i.A. Dipl. Ing. Heinz-Joachim Bona (Vorsitzender des Regionalverbandes)

Anlagen: