

Berlin, 3. Januar 2013

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – per E-Mail -
Center Nahverkehr Berlin – per E-Mail -

Nahverkehrsplan Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehend übersenden wir Ihnen unsere Vorstellungen für den Inhalt des neuen Nahverkehrsplans für Berlin.

1. Grundsätzliches

Für eine stadtverträgliche und soziale Mobilität sind neben dem Erhalt des Bestandes in verstärktem Maße Investitionen zum Ausbau der Infrastruktur notwendig. Gezielte Investitionen, die den veränderten Mobilitätsansprüchen gerecht werden, rechnen sich doppelt. Erstens werden durch viele kleinteilige Maßnahmen vor Ort Arbeitsplätze geschaffen. Zweitens wird Mobilität für alle ermöglicht; Menschen in Stadtteilen mit sozialen Benachteiligungen können ohne Auto ihre Arbeits- und Freizeitstätten erreichen und zugleich in einem lebenswerten Umfeld wohnen.

Insgesamt muss mehr Geld für die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, denn Berlin wächst. Aufgabe der Politik ist es, die hierfür benötigten Mittel trotz Schuldenbremse und weiterer wichtiger Finanzierungsnotwendigkeiten sicherzustellen. Da Berlin sich als wichtigen Standort für Verkehrstechnologie begreift, ist die Steigerung der eigenen Investitionen für diese Industrie von doppeltem Nutzen.

Die der S-Bahn entzogenen Mittel sind für den Ausbau des Straßenbahn-Netzes und die Ausweitung des Regionalverkehrs zu verwenden. Die „Deckelung“ der Zuschüsse für die BVG, die schon viele Jahre besteht, ist neu und höher festzulegen.

2. Organisation und Ordnungsrahmen

- Rekommunalisierung von Energie-, Wasser- und Abwasserbetrieben und Nutzung der Überschüsse zur Finanzierung des ÖPNV
- Erhalt des S-Bahn-Betriebs als Ganzes in einer Hand, aber Sicherung der stärkeren Einflussnahme des Landes auf die unternehmerischen Ziele und Entwicklungen der S-Bahn.
- Grundlegende Tarifstrukturreform im Verkehrsverbund mit dem Ziel eines einfachen, übersichtlichen und sozial ausgewogenen Tarifs, möglichst unter Einbeziehung des Taxiverkehrs
- Eingliederung der wichtigen Aufgabenträgerfunktion direkt in die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.
- Bürgerschaftliches Engagement und öffentliche Hand müssen sich ergänzen. Dazu muss die Verwaltung die Bürger und ihre organisierten Vertretungen und Initiativen bei Verkehrs- und Städtebauthemen nicht nur deutlich besser und rechtzeitig informieren, sondern auch ihre Anregungen und Vorschläge aufnehmen und bei Konflikten ausdiskutieren.

3. Umweltverbund

ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger sind Partner im Umweltverbund. Leider sind in jüngster Zeit bei der Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen Lösungen geschaffen worden, die im Widerspruch dazu stehen. Wenn der Busverkehr in eine Spur mit dem übrigen Kfz-Verkehr gedrängt wird, verlängern sich die Fahrzeiten für die ÖPNV-Kunden. Weitere Umbauten dieser Art darf es nicht geben. Stattdessen sind differenzierte Lösungen erforderlich, die sich nicht nachteilig auf den ÖPNV auswirken, z. B. Busspuren mit Fahrradnutzung oder Ausschluss des übrigen Kfz-Verkehrs.

Entsprechend dem Bedarf sind mehr Fahrradabstellanlagen (Berliner Bügel) zu errichten, möglichst mit Dach, vor allem an Einkaufszentren und Supermärkten, an allen Landes- und Bezirksbehörden, an S-Bahn- und U-Bahn-Stationen. Auch vorhandene Pkw-Stellplätze sollten – in Anlehnung an den starken Radverkehrsanteil mancher Stadtteile – zu Radstellplätzen umgewandelt werden. An ausgewählten Verkehrsknotenpunkten sind Fahrrad-Stationen zu errichten. Diese bieten einen Rundum-Service für Radfahrer: kontrollierte Aufbewahrung, Reparatur, Verleih, Beratung, Waschdienst.

4. S-Bahn, Regionalverkehr und Eisenbahn-Infrastruktur

Kurzfristige Aufgabe ist das Wiedererreichen einer guten Qualität des S-Bahn-Betriebs. Dauerhaft kann diese nur mit einer neuen, stabil laufenden Fahrzeuggeneration sichergestellt werden. Die dazu notwendige Planungs- und Entwicklungsarbeit ist langwierig und deshalb ohne Zeitverlust voranzutreiben. Initiator und Motor dieser Gemeinschaftsaufgabe von Aufgabenträger, Fahrzeugindustrie und

Verkehrsunternehmen kann unter den gegenwärtigen Bedingungen der Unsicherheit der Auftragsvergabe nur der Senat sein.

S-Bahn-Verkehr und Regionalverkehr sind als sich ergänzende Ausprägungen eines einheitlichen Verkehrssystems zu entwickeln. Nur so können die stark wachsenden Verkehre zwischen Berlin und Brandenburg umweltschonend erbracht werden.

In beiden Verkehrsangeboten sind mehr Verkehrsleistungen zu bestellen, sowohl auf den vorhandenen als auch auf den neu zu bauenden Gleisanlagen. Die dazu erforderlichen finanziellen Mittel sind absolut zu erhöhen. Infolge der verspäteten BER-Inbetriebnahme stehen die Beim Flughafenshuttle und bei der S-Bahn-Verlängerung eingesparten Bestellerentgelte zur Verfügung.

Die große Nachfrage im Freizeit- und Ausflugsverkehr muss noch weitaus stärker als bisher mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt werden. Spezielle touristisch ausgerichtete Verkehrsangebote sind zu untersuchen und – wenn sinnvoll - einzuführen. Ausreichende Fahrzeugkapazitäten sind bereitzustellen, auch für die angemessene und bequeme Fahrradmitnahme.

Über die laufenden Projekte (insbesondere Ostkreuz und Eisenbahnanbindung des Flughafens BER) hinaus sind Investitionen in die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur (Regionalverkehr und S-Bahn) erforderlich. Hauptziel ist dabei die Gewinnung weiterer Fahrgäste über neue Stationen an vorhandenen Strecken und mit der Reaktivierung von ungenutzten Strecken.

4.1. Bestellung von Verkehrsleistungen - S-Bahn

- Umsteigefreie S-Bahn-Verbindungen vom Südosten (Schönefeld, Königs Wusterhausen, Erkner) über die gesamte Stadtbahn
- Verdichtung des Taktes auf der Stadtbahn

4.2. Bestellung von Verkehrsleistungen - Regionalverkehr

- Bessere Nutzung der vorhandenen und im Bau befindlichen Eisenbahninfrastruktur durch Bestellung von Verkehrsleistungen: Ohne jegliche Infrastrukturmaßnahmen können innerhalb Berlins folgende Angebotsausweitungen unverzüglich realisiert werden, nach Abstimmung mit dem Land Brandenburg auch weiter ins Umland:
 - dichter Taktverkehr (10 min) auf der Nord-Süd-Fernbahnstrecke Spandau / Gesundbrunnen – Hauptbahnhof tief - Lichterfelde Ost
 - Verlängerung der in Spandau, Potsdam und Wannsee endenden Regionalzüge über die Stadtbahn bis Schönefeld
 - Nach Fertigstellung des Ring-Regionalbahnsteigs am Ostkreuz Taktverkehr (15 min) auf der inneren Osttangente Hohenschönhausen – Lichtenberg - Ostkreuz oben – Schöneweide - Flughafen
 - Direktverkehr auf der inneren Westtangente Spandau /Jungfernheide – Wannsee – Potsdam

4.3. Ausbau und Neubau von Eisenbahninfrastruktur

Umbau von Umsteigestationen mit dem Ziel kurzer, direkter, kundenfreundlicher Wege und geräumiger Bahnhofsvorplätze: Frankfurter Allee, Warschauer Straße, Schönhauser Allee, Tempelhof

Vorrangig zu realisieren sind folgende Maßnahmen:

- Wiederinbetriebnahme der inneren Osttangente Lichtenberg – Ostkreuz – Schöneweide – Grünauer Kreuz
- Dresdner Bahn Südkreuz – Blankenfelde / Flughafen BBI mit ausreichendem Lärm- und Erschütterungsschutz, jedoch mit vertret- und bezahlbarem baulichen Aufwand. Unverzichtbar ist der Regionalbahnsteig Buckower Chaussee zur Verknüpfung mit S-Bahn und Bus
- Heidekrautbahn Basdorf – Wilhelmsruh – Gesundbrunnen mit mehreren Unterwegsstationen
- Neue Stationen für dichten Taktverkehr Spandau – Falkensee - Finkenkrug (als S-Bahn)

Planerisch dringend voranzubringen sind:

- Äußere Osttangente Karow / Karower Kreuz – Hohenschönhausen – Springpfuhl – Biesdorfer Kreuz - Biesdorf Süd – Wuhlheide – Eichgestell - Spindlersfeld – Grünau – Flughafen BBI für einen Taktverkehr (15 min), mit neuen komfortablen Umsteigestationen zu S-Bahn und U-Bahn und erforderlichenfalls mit zusätzlichen Gleisen. Vorzugsweise als Regionalbahn stellt diese Maßnahme eine weitere Ausbaustufe der Schienen-TVO dar und gleichzeitig über die Kurve Köpenick – Eichgestell - Spindlersfeld eine Direktanbindung des Flughafenbahnhofs BER an das östliche Berliner Umland und Polen.
- Ausbau Hennigsdorf – Schönholz für Mischbetrieb S-Bahn / Regionalbahn und Taktverdichtung der S-Bahn

Planerisch voranzubringen sind weiterhin:

- Neue Stationen für den Regionalverkehr an der Ostbahn: Mahlsdorf, Biesdorfer Kreuz (als Umsteigestation zur Schienen-TVO), Warschauer Straße
- Abschnittsweise 2. S-Bahn-Gleis Schöneweide – Spindlersfeld zur Taktverdichtung
- Wiedereinbeziehung von Düppel, Kleinmachnow und Stahnsdorf in das S-Bahn-Netz durch Ringschluss von Zehlendorf nach Teltow Stadt

Das Projekt S 21 Westhafen / Wedding – Hauptbahnhof – Potsdamer Platz ist nur dann gerechtfertigt, wenn es nicht alle Investitionsmittel der Stadt bindet, dort

zusätzliche Züge verkehren sowie der S-Bahn-Verkehr über Nordbahnhof – Friedrichstraße in vollem Umfang erhalten bleibt.

5. U-Bahn

Mit dem Lückenschluss zwischen Brandenburger Tor und Alexanderplatz wird der U-Bahn-Ausbau zu einem gewissen Abschluss gekommen sein. Dennoch gibt es im bestehenden U-Bahn-Netz sinnvolle Maßnahmen:

- Dichtere Taktfolgen am Abend und am Wochenende
- Weiterbetreiben der Linien nach Krumme Lanke und Innsbrucker Platz
- Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus
- Kein Abbau, stattdessen Wiedereinrichtung von Rolltreppen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den U-Bahnhöfen.

6. Straßenbahn

Bei der Straßenbahn sind die Sanierungen weitgehend abgeschlossen. Nun steht als wichtigste Aufgabe an, das Netz auszubauen und zu erweitern. Im Bestandsnetz ist das Beschleunigungsprogramm mit deutlichem Vorrang für den ÖPNV umzusetzen.

- Benutzerfreundlicher Umbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen mit dem Ziel des absoluten Vorrangs der Ein- und Aussteiger vor dem individuellen Straßenverkehr nach folgenden Grundsätzen:
 - Kundenfreundliche Zugangsmöglichkeit dicht am Knoten
 - Optimierung der Lage für eine bestmögliche Beschleunigung
 - Vor allem an Umsteigepunkten gemeinsame Straßenbahn-/Bushaltestellen
 - Barrierefreiheit an allen Haltestellen mit örtlich geeigneten Maßnahmen.
- Neubaustrecken vor allem in der Innenstadt zur Ablösung des Bus- und Autoverkehrs
- Stärkung der Straßenbahn in Treptow/Köpenick zur wirksamen Verlagerung von Autoverkehr zum ÖPNV
- Tatsächliche Verwirklichung der seit Jahrzehnten proklamierten und behaupteten, aber noch immer völlig unzureichenden Vorrangschaltungen für die Straßenbahn, so dass die Straßenbahn an jeder Ampelkreuzung ohne abzubremesen freie Fahrt gegenüber dem Autoverkehr hat

- Bessere Berücksichtigung der speziellen Verkehrsströme im Ausflugsverkehr; hierzu sind Erfahrungen anderer Städte mit Fahrzeugen, die für Fahrradmitnahme hergerichtet sind, auszuwerten.

Höchste Priorität: Neubaustrecken in der Innenstadt:

- Hauptbahnhof – U-Bf Turmstraße – S-Bf Beusselstraße – Virchow-Klinikum
- S+U-Bf Warschauer Straße - U-Bf Hermannplatz
- S+U-Bf Alexanderplatz über Rathausstraße – Spandauer Straße – Mühlendamm – U-Bf Spittelmarkt – Leipziger Straße – S+U-Bf Potsdamer Platz - Kulturforum - Potsdamer Straße (mit den U-Bahnhöfen Kurfürstenstraße, Bülowstraße und Kleistpark) – S+U-Bf Innsbrucker Platz – Schlossstraße - S+U-Bf Rathaus Steglitz

Weitere Neubaustrecken in innerstädtischen Gebieten:

- S+U-Bf Potsdamer Platz - Stresemannstraße – U-Bf Hallesches Tor — Urbanstraße – U-Bf Hermannplatz – S-Bf Sonnenallee – S-Bf Köllnische Heide - Baumschulenstraße – S-Bf Baumschulenweg - S-Bf Schöneweide
- Rathaus Pankow – S-Bf Wollankstraße – U-Bf Pankstraße – S+U-Bf Wedding – Perleberger Straße - U-Bf Turmstraße - Huttenstraße – U-Bf Mierendorffplatz

Straßenbahn im Nordosten

- M1-Verlängerung Rosenthal – S+U-Bf Wittenau
- M2-Verlängerung Am Steinberg – Prenzlauer Promenade – S+U-Bf Pankow
- Tangenten-Lückenschluss Pasedagplatz – Rennbahnstraße – Romain-Rolland-Straße – Rothenbachstraße

Straßenbahn im Osten und Südosten:

- Taktverdichtung Mahlsdorf - Köpenick auf 10 min nach zweigleisigem Ausbau in der Hönower Straße
- Neubaustrecke S-Bf Mahlsdorf - Riesaer Straße als Lückenschluss, mit dem sich eine äußere östliche Straßenbahntangente ergibt (Schienen-TVO)
- Neubaustrecken vom S-Bahnhof Schöneweide nach Adlershof und von Johannisthal zum U-Bf Zwickauer Damm

Wichtig ist, rechtzeitig Entscheidungen zu treffen, da viele Maßnahmen sehr lange Umsetzungszeiten haben. Besonders für die Straßenbahnstrecken in der Innenstadt ist ein umgehender Planungsbeginn notwendig, um Flächen zu sichern, die ansonsten wahrscheinlich anderen Nutzungen zugeführt würden.

7. Bus

Der Bus hat nach wie vor eine große Bedeutung bei der Vernetzung von vielen Teilen der Stadt, die nicht mit Bahnen erschlossen sind. Für seine Kunden ist es wichtig, dass er als langsamstes öffentliches Verkehrsmittel nicht weiter zurückfällt. Dazu müssen vor allem ein neues Beschleunigungsprogramm aufgelegt und geeignete Maßnahmen gegen die massiven Fahrzeug-Ausfälle ergriffen werden.

- Taktverdichtungen auf Linien, die wichtige, umsteigefreie Direktverbindungen darstellen
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen als Kaps mit Sonderborden, kundenfreundliche Anlage der Haltestellen direkt an den Kreuzungen, hierzu Einführung eines Regelwerks
- Verstärkte bauliche Abtrennung von Busspuren, Einrichtung separater Bustrassen, auch als Vorlauf für Straßenbahnstrecken, wo sinnvoll, Mitbenutzung der Straßenbahngleise
- Vorrang für Busse auch bei Baumaßnahmen und Veranstaltungen.
- Bessere Berücksichtigung der speziellen Verkehrsströme und Verkehrsspitzen im Ausflugsverkehr; hierzu sind Erfahrungen anderer Städte mit Fahrzeugen, die für Fahrradmitnahme hergerichtet sind, auszuwerten.
- Als wichtiger Teil des Ausbaus der Elektromobilität in Berlin ist für mittelstarke Verkehrsströme der Wiederaufbau eines Obus-Netzes vorzubereiten. Der Obus ist leise, emissionsfrei, hat eine längere Lebensdauer, geringere Energiekosten und größere Platzkapazität als der Dieselbus. Der elektrische Antrieb mit Oberleitung ist von allen modernen Busantrieben der leistungsfähigste, wirtschaftlichste und robusteste und bringt als bewährte Technologie sofortigen Kundennutzen ohne risikofolle Experimente.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Andreas Schaack