

An die  
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt  
Am Kölnischen Park 3  
10179 Berlin

per Mail [at-oepnv@SenMVKU.Berlin.de](mailto:at-oepnv@SenMVKU.Berlin.de)

## Stellungnahme zum Berliner Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) 2026 – 2028

### Was will man mit diesem NVP erreichen?

Zu dem vorliegenden Entwurf des NVP 26-28 nehmen wir aus der Sicht des Bündnisses Schiene Berlin Brandenburg wie folgt Stellung:

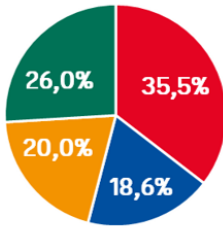
I Grundlagen/Ziele: Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle sowie dem Ziel eines nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrssystems wären weitere städtische Ziele zu nennen wie der hohe Flächenverbrauch des Gesamt-Verkehrssystems, die Erhöhung der Lebensqualität und Aufenthaltsqualität in der Stadt, dem Gesundheitsschutz sowie der Schaffung urbaner Stadtzentren mit funktionierendem Einzelhandel.

Gerade hier ist es von entscheidender Bedeutung, dass in der Perspektive der MIV-Anteil an der Fläche maßgeblich gesenkt wird. Eine weitgehende Beibehaltung des Status Quo kann diesen Ansprüchen nicht gerecht werden.

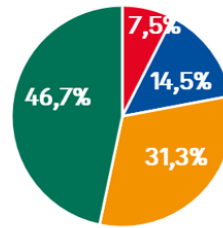
### Ziele des NVP

II.1.6 Entsprechende Zieldefinitionen sind im NVP eher unklar. Es wird lediglich auf die letzten SrV-Studien von 2013, 2018 und 2023 hingewiesen, wo ein erheblicher Rückgang des MIV im Binnenverkehr Berlins konstatiert wurde, welcher durch den MIV-Anstieg aus dem Umland nahezu kompensiert wird. Eine Strategie, dieser Entwicklung explizit Einhalt zu gewähren, ist nicht erkennbar. (Quelle: SenMVKU 2024 – SrV 2023). Aus den Daten geht hervor, dass in Berlin der Umland-Anteil der MIV-Verkehrsleistung mittlerweile 15 % beträgt, d.h. jedes sechste bis siebente Auto, das in Berlin fährt, pendelt aus dem Umland in die Stadt ein und aus. Hier besteht dringender Handlungsbedarf an Modal Shift in Richtung Umweltverbund.

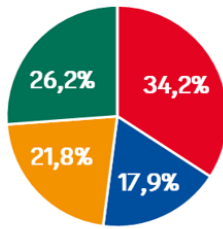
Verteilung der **Wege** im **Binnenverkehr**



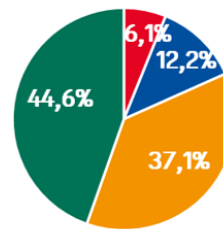
Verteilung der **Verkehrsleistung** im **Binnenverkehr**



Verteilung der **Wege, alle Wege**



Verteilung der **Verkehrsleistung, alle Wege**



alle Wege = Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehre

**II.1.6** Zurzeit liegt der Modal-Split-Anteil des Schienenverkehrs beim Pendeln von und nach Berlin bei rund 34%, die des Pkws jedoch bei mehr als 60%. Die Landesregierung strebt gemäß Koalitionsvertrag dagegen einen Anteil des Umweltverbundes von 60% an, die Bundesregierung sogar eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Das bedeutet in der Konsequenz bei heute schon vollen Zügen auch eine Verdopplung des Bahnangebotes im Regional- und S-Bahn-Verkehr der Länder.

Ein Ausbau des Schienenverkehrs ist aus Sicht des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg vor allem aus drei Gründen wichtig:

- Bürgerinnen und Bürger, die heute den Pkw zum Pendeln nutzen, müssen künftig eine bessere Alternative im öffentlichen Verkehr erhalten.
- Neben den bereits gut erschlossenen Kommunen sollen weitere, bisher benachteiligte Regionen durch bessere Schienenverkehrsangebote als Standorte für Wohn- und Gewerbeansiedlungen attraktiv werden.
- Mit der Verlagerung der Verkehrsströme auf den Schienenverkehr wird in Größenordnungen Energie eingespart. Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehrssektor den heutigen Energiebedarf auf 40% reduzieren. Der spezifische Energieverbrauch der Bahn („Stahl auf Stahl“-Prinzip) beim Personenverkehr liegt nur bei einem Viertel des Energieverbrauchs auf der Straße („Gummi auf Asphalt“-Prinzip), beim Güterverkehr sogar nur bei einem Fünftel. Der Bahnausbau in Berlin-Brandenburg hat damit das Potenzial zum größten Klimaschutzprojekt in der Region.

Diese Punkte sollten im NVP erwähnt werden.

## Modal Split

**II.2 und III.4.3** Es wird konsequent auf die Verbesserungen in den vergangenen Jahren hingewiesen, nicht aber eine konkrete Zielmarke gesetzt, wie man den heutigen Modal Split z.B. bei den Pendlerströmen verändern möchte. Legt man die Vorgaben des Landes Brandenburg zugrunde, müsste dieser 2/3 zu 1/3 zugunsten des Umweltverbundes beitragen, heute liegt er bei 2/3 zugunsten des MIV. Entsprechend müssen Push&Pull-Maß-

nahmen ergriffen werden, dieses Ziel zu erreichen, was rein rechnerisch auf **eine Verdopplung der Verkehrsleistung** bzw. attraktivere Gestaltung bestehender ÖV-Angebote hinausläuft. In den Modellierungen sind durch verbesserte Verkehrsanbindungen ausgelöste Attraktivitätsgewinne der Region zu berücksichtigen (Einwohnersteigerung), die mittel- und langfristig zu höherer Nachfrage führen.

**IV.1.2 und V.3** Standards können durch weitere Verdichtungen oder durch eine konsequent gleichmäßige Vertaktung erhöht werden. Pulkfahrten mit sehr ungleichmäßigen und nicht merkbaren Taktfolgen sind zu vermeiden – sie stehen im Widerspruch zu integrierten Fahrplänen (Anschlüssen) mit anderen, vertakteten Verkehrsmitteln (S-/U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen). Hierfür wiederum sind ähnliche Gefäßgrößen und Fahrgastwechselzeiten erforderlich. Die Halte an den Haltestellen sind entsprechend zu homogenisieren.

**III.6** Bitte zukünftig das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg zu weiteren Foren einladen.

## Infrastruktur intelligent weiterentwickeln

**III.4.4, VI.1.2 und VI.1.2.2** Ein besonderes Problem stellt dabei die Kapazität des Bahnknotens Berlin dar: Von und nach Brandenburg können nur so viele Züge ins Berliner Zentrum fahren, wie dort von den Gleisen und Bahnhöfen aufgenommen werden können.

Der Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Berlin durch eine Kombination aus Infrastrukturausbau und Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik ist damit nicht ein lokales Berliner Thema, sondern von zentraler Bedeutung für Berlin und das Land Brandenburg.

Häufig werden die Berliner Stadtbahn und der Nord-Süd-Tunnel als überlastet bezeichnet, und tatsächlich sind Teile des Berliner Bahnknotens auch von DB Netz ganz offiziell als überlastete Schienenwege kategorisiert.

Diese Überlastung tritt heute durch eine zu wenig leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik auf, durch Infrastrukturmängel (wie die Asymmetrie des Bahnhofs Spandau mit häufigem Konfliktpotential zwischen den Zugfahrten) und durch eine Linienführung, die sich nicht an den infrastrukturellen Gegebenheiten ausrichtet.

Neben der umfassenden Engpassbeseitigung (Kreuzungspunkte des Berliner Außenrings (BAR), vgl. Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität" (PEK)) spielt die Digitalisierung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebsabläufen eine entscheidende Rolle. Das European Train Control System (ETCS) kann zu einer Steigerung der Zugfrequenz bis auf das Dreifache (am Knoten Stuttgart ist zukünftig eine Zugfolge von 100 sec im Regelbetrieb vorgesehen) führen, wenn Zusatzkomponenten wie „Automatik Train Operation“ ATO mitberücksichtigt werden.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist grundsätzlich dafür, die Schienenverkehrsplanung bereits im Ansatz länderübergreifend vorzunehmen und nicht im Rahmen eines LNVP nur für das Land Brandenburg oder eines NVP nur für Berlin. Der Bahnknoten Berlin muss neu gedacht und in seiner Gesamtheit betrachtet werden. Das Projekt i2030 ist um weiteren Projekte zu erweitern. Dabei sind auch Strecken zu berücksichtigen, die bislang in keiner Analyse enthalten sind, wie z.B. die Nordbahn.

Besonderes Augenmerk kommt dem Berliner Außenring (BAR) zu. Insbesondere die Kreuzungspunkte und der östliche Abschnitt des BAR, die „Nahverkehrstangente Ost“, sind einzubeziehen. Dabei sollte nicht nur der Güterverkehr des 3. Entwurfs Zielfahrplan Deutschlandtakt, sondern eine zukünftige Perspektive eines auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs mitberücksichtigt werden. Es wird sich bei einer ganzheitlichen Analyse des Bahnknotens Berlin zeigen, dass der Investitionsbedarf langfristig weit über die in i2030 angesetzten Mittel hinausgeht.

**IV.2** Die Taktfamilie ist wesentlich für die ÖV-Nutzung. Hierzu zählt nicht nur die Anzahl der Züge, sondern deren gleichmäßige Vertaktung zu den Hauptattribute der Nutzung. Hinzu kommen die Betriebszeiten. Insbesondere in den Abendstunden ist das Angebot für verkehrsmittelwahlfreie Kundengruppen nicht attraktiv. Das Ende der Wegekette am Abend entscheidet, welches Verkehrsmittel am Morgen genutzt wird. In anderen Ländern wie der Schweiz besticht der ÖV vor allem durch dichte, vertaktete Angebote, auch in den Nebenverkehrszeiten.

## Verbindungs-/Bedienungsstandards des Regionalverkehrs

**VII.4.1 und VII.4.1.5** Für eine effiziente Gestaltung des Nahverkehrs ist ein Paradigmenwechsel hin zu stärker miteinander vertakteten Angeboten (glatter 30'-Takt, 15'-Takt bei Linienüberlagerungen) notwendig. Ungleichmäßig verteilte Angebote (z.B. Falkensee – Berlin oder Ludwigsfelde – Berlin) haben bei weitem nicht die Qualität gleichmäßiger Takte, und zwar aus den folgenden Gründen:

- Glatte Takte werden als dichtes Angebot wahrgenommen. Wenn vier Züge im Pulk fahren mit einer einzigen Lücke von >30 Minuten, wird dieses Angebot als 30'-Takt wahrgenommen. Fahren sie vertaktet, werden sie als 15'-Angebot wahrgenommen – allein diese Wahrnehmungsänderung führt in diesem Fall zu Fahrgaststeigerungen.
- Der Anschluss zum übrigen Linienverkehr lässt sich nur für bestimmte Züge herstellen. Für weiterführende Verkehrsmittel im 30'-Takt lässt sich keine Anschlusssicherung herstellen.
- Die ungleichmäßige Auslastung schlecht vertakteter Angebote auf einer Strecke führt zu sehr ungleichmäßigen Fahrzeugauslastungen und verlangsamt aufgrund z.T. sehr langer Fahrgastwechselzeiten die Reisegeschwindigkeit.
- Genau hier setzt das Konzept einer Regio-S-Bahn (RSB) des BSBB an, das gleichmäßige Takte bis weit ins Umland garantiert – auf den Hauptstrecken sogar gleichmäßige 15'-Takte, zum Teil durch Verdichtung von Angeboten.

- Eine Kapazitätsfrage ist eine gleichmäßige Vertaktung nicht, wenn Betriebskonzepte so geplant werden, dass in kritischen, viel befahrenen Streckenabschnitten (z.B. im Berliner Nord-Süd-Tunnel) nicht zwingend erforderliche Richtungsgleiswechsel vermieden werden (Strangkonzzept).
- So sollten Linienführungen gefunden werden, welche die Kapazitäten des Nord-Süd-Tunnels optimal nutzen, und so sogenannte Schattentrassen vermeiden. So können schwerpunktartig aus Spandau kommende oder am Hauptbahnhof von-/nach Süden endende Linien über die Außengleise des Tunnels in Richtung Stammbahn oder Flughafen BER bzw. Dresdener Bahn weitergeführt werden. Die innenliegenden Gleise sollten vorzugsweise durch die aus Gesundbrunnen kommenden Linien in Richtung Anhalter Bahn geführt werden oder am Südkreuz enden (*siehe Langfriststrategie BSBB, <https://buendnis-schiene-bb.de/category/das-konzept/>*).
- Die meisten Menschen haben das Ziel Berlin. Nur ein Bruchteil fährt über Berlin hinaus. Entsprechend spielt der weitere Verlauf von Linien bei der Verkehrsmittelwahl keine Rolle. Die betrieblichen Aspekte haben Priorität.

## Regionalbahn – kontinuierliche Weiterentwicklung erforderlich Takt schlägt Geschwindigkeit

**VII.4.3.1** Die geplanten Taktverdichtungen werden grundsätzlich begrüßt.

- Die Linie RE3 wird zwischen Berlin und Stralsund von einem Zwei-Stunden-Takt auf einen Stundentakt verdichtet, so dass sich das Angebot in Richtung Ostsee weiter verbessert.
- Die Linie RE5 wird zwischen Neustrelitz und Berlin Gesundbrunnen Montag – Freitag durch eine zusätzliche Zugfahrt je Richtung in der Spitzenstunde verdichtet.
- Die Verdichtung auf drei Fahrten pro Stunde (RE3, RE4, RE5) bis Ludwigsfelde begrüßt. Wichtig ist, dass die Taktintervalle gleichmäßig sind.
- Die Beschleunigung der RB21 durch Entfall des Haltes in Wustermark ist sinnvoll, die direkte Verbindung zwischen Wustermark und Potsdam wird durch eine verlängerte Linie RB23 bis Wustermark erreicht (zukünftig ggf. Flügelung des RE1).
- Die Einführung einer neuen Linie RE9 im Zwei-Stunden-Takt auf der Relation Cottbus – Lübbenau – Flughafen BER – Berlin Hauptbahnhof – Angermünde – Szczecin (Stettin). wird grundsätzlich begrüßt, langfristig ist auf der RE9 sowie auf der Relation nach Schwedt ein ein-Stunden-Takt anzustreben.
- Die Verdichtung der Relation zwischen Cottbus und Berlin auf einen 30'-Takt ist ebenso zu begrüßen. Wichtig ist die glatte Vertaktung von RE2, RE9 und RE20.

Eine Verlängerung der Verstärkerfahrt der RE4 von Südkreuz bis Ludwigsfelde sollte geprüft werden (dann vier Zuggruppen pro Richtung). Allerdings sind die vielen Gleiswechsel im Bereich des Nord-Süd-Tunnels problematisch (s. VII.4.1.) Hier entstehen Schattentrassen, welche die Kapazität des Nord-Süd-Tunnels deutlich verringern. Abhilfe kön-

nen zusätzliche Verbindungskurven südlich der EÜ Prellerweg schaffen, welche im PEK enthalten sind.

## 15'-30'-60'-Grundtakt im R-Verkehr als zukünftige Zielrichtung mit RSB (Regio-S-Bahnen) als zukünftigem Kernprodukt

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat umfangreiche Vorschläge für eine längerfristige Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region erarbeitet, die auf einen deutlich attraktiveren und leistungsfähigeren SPNV zielen, um die Klimaziele mit attraktiven Angeboten zu erreichen und Entwicklungsimpulse in Region Berlin-Brandenburg zu lenken. Das veröffentlichte Zielkonzept des BSBB mit den drei Zeitscheiben 2025 / 2030 / 2035 stellt damit einen länderübergreifenden Masterplan für die Schienenverkehrsentwicklung dar, welches z.B. im LNVP erstmals in einem eigenen Kapitel gewürdigt wird.

Die Grundlagen für dieses Konzept sind:

- Gestaltung des Angebots nicht ausgehend von der heutigen Auslastung („Nachfrageorientierte Strategie“ wie im LNVP-Entwurf), sondern auf Grundlage der Fahrgastpotentiale im jeweiligen Korridor, unter Berücksichtigung sowohl des heutigen MIV-Anteils als auch der Kundenpotenziale, die erst durch Zuzug aufgrund der attraktiveren Verkehrsanbindung mittelfristig gewinnbar sind („Angebotsorientierte Strategie“).
- Die überwiegende Mehrheit der Strecken würden grundsätzlich dichter bedient werden, wenn anstelle der heutigen Nachfrage die potenziell erwünschte und mögliche Nachfrage zugrunde gelegt wird.
- Die bloße Anzahl der Zugpaare je Stunde reicht keinesfalls zur Erreichung der o.g. Ziele aus. Wenn diese nicht vertaktet sind, sondern im Pulk fahren, wird das Angebot trotz der hohen Verkehrsleistung als deutlich schlechter wahrgenommen als bei einer gleichmäßigen Vertaktung. Bei 3 Fahrten pro Stunde ist diese aber bei einem 30/60-Grundtaktschema der Bahn nur in Ausnahmefällen möglich.
- Daher: 1 / 2 / 4 Fahrten/h als zukünftiges Grundsystem – bei „hoher Nachfrage“ bereits 4 Zugpaare – natürlich vertaktet. Die Betriebszeit sollte an allen Tagen 18 Stunden betragen. Eine gleichmäßige Vertaktung schafft attraktive Linienstrukturen, in einem 15/30/60-Minuten-Raster, wenn für verkehrsmittelwahlfreie Kundengruppen mit Pkw-Verfügbarkeit (größtenteils in Brandenburg) ein anschlussicheres und leicht merkbares Angebot zur Verfügung gestellt werden soll.
- Eine Umstellung von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt, wie auch eine Umstellung von einem 30'-Takt auf einen 15'-Takt führen mittelfristig etwa zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen – vorausgesetzt, die Vertaktung ist tatsächlich absolut gleichmäßig und die Betriebskonzepte garantieren Wegekette bis in die späten Abendstunden.
- Durch eine konsequente Verstetigung der Takte können gleichmäßige und entsprechend kürzere Fahrgastwechselzeiten mit folglich höheren Reisegeschwindigkeiten erreicht werden.

- Entscheidend ist die Durchbindung aller Linien in Berlin, wobei es nur nachrangig auf die Art der Verknüpfung ankommt, da ohnehin die übergroße Mehrheit der Fahrgäste Berlin nicht durchquert, sondern dort Start oder Ziel hat.
- Somit kann die Einbindung aller wesentlichen Linien in das Berliner Zentrum bzw. Heranführung an die Berliner Stadtbahn erfolgen.

### „Regio-S-Bahn“ (RSB) als zukünftiges Hauptverkehrsmittel von/nach Berlin

Kern ist die Einführung einer **neuen Produktmarke „Regio-S-Bahn“ (RSB)** für Linien mit Bedienung aller Halte im Vorort-Regionalverkehr und einer 30'-Vertaktung mit dem Ziel häufiger Abfahrten bis herab zum 15-Minuten-Takt. Als Vorbild kann das im Ausbau befindliche MEX-Liniennetz (MEX = Metropoexpress) in der Region Stuttgart dienen. Planerisch unterstützt ein RSB-Konzept auf 30'-Basis nicht nur das Ziel eines stabilen Taktgefüges, sondern führt zu Kosteneinsparungen durch einen günstigeren Fahrplanwirkungsgrad.

RE sollten deshalb im Umland nur an verkehrswichtigen Bahnhöfen halten, der Stadt-Umland-Verkehr kann durch die Regio-S-Bahn (RSB) abgewickelt werden und damit die Vorteile von S- und Regionalbahn verknüpfen. Insbesondere Strecken, bei denen es gute Argumente für beide Verkehrsträger gab, wie die Potsdamer Stammbahn sowie die Anbindung nach Nauen, sind für den Einsatz von RSB-Linien prädestiniert.

**VII.4.3.2** Die Verdichtung der RE1 auf drei Züge pro Stunde war überfällig, reicht aber langfristig für ein wirklich attraktives Angebot nicht aus. Hauptverbindungen wie die der RE1 zwischen Brandenburg (Stadt) und Frankfurt (Oder) sollten zukünftig einen 15-Minuten-Takt erhalten. (Begründung s. VII 4.3.1)

Die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB28 Basdorf – Berlin-Wilhelmsruh) kann nur ein erster Schritt sein. Auch diese Linie ist bis Gesundbrunnen und darüber hinaus nach Berlin zu führen und entsprechend zu verknüpfen. Dabei ist die Frage zu stellen, ob wasserstoffbetriebene Züge tatsächlich geeignet sind, langfristig den SPNV zu verbessern (Wirtschaftlichkeit, begrenzte H<sub>2</sub>-Kapazitäten, Einzelanfertigungen).

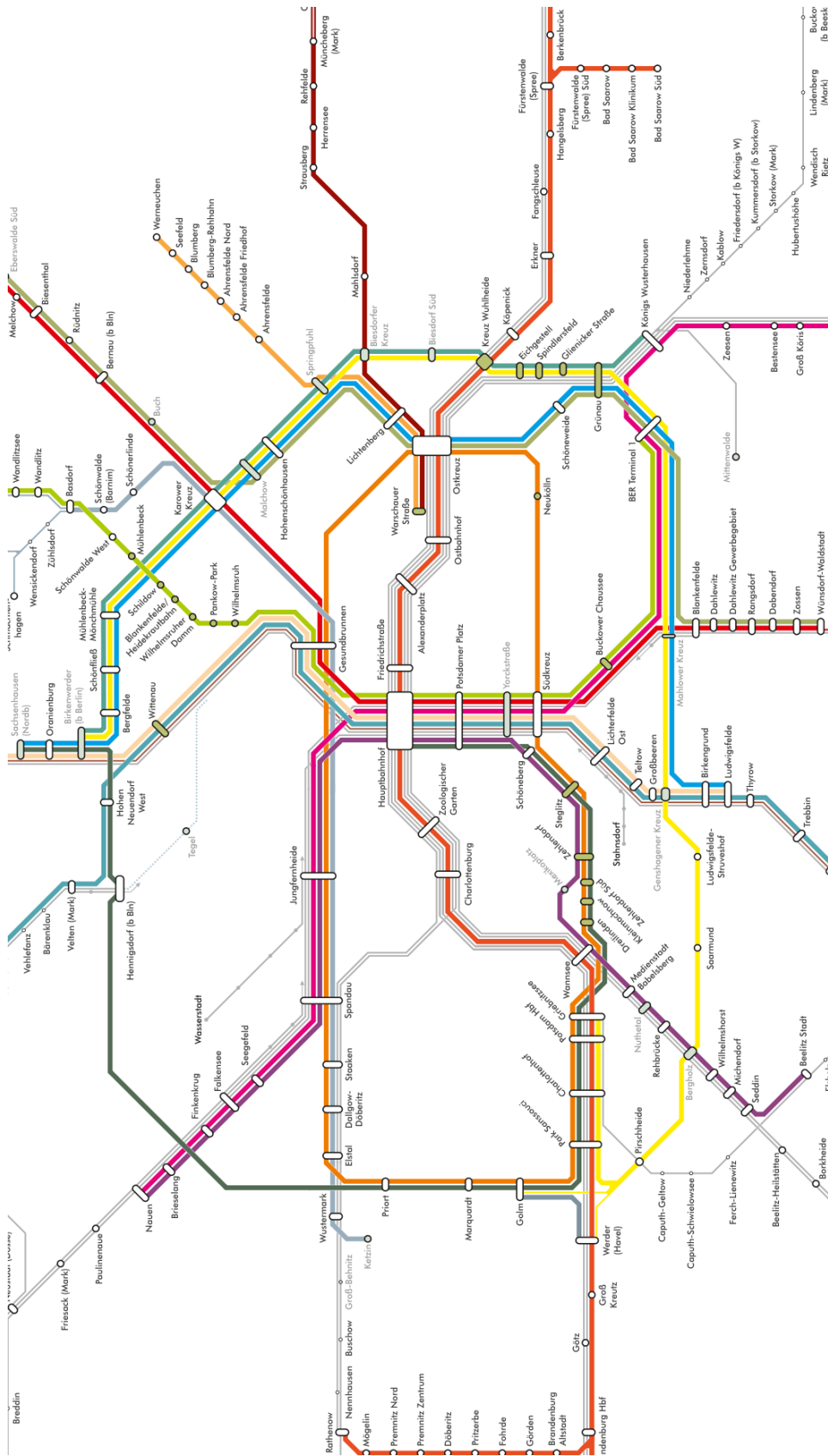
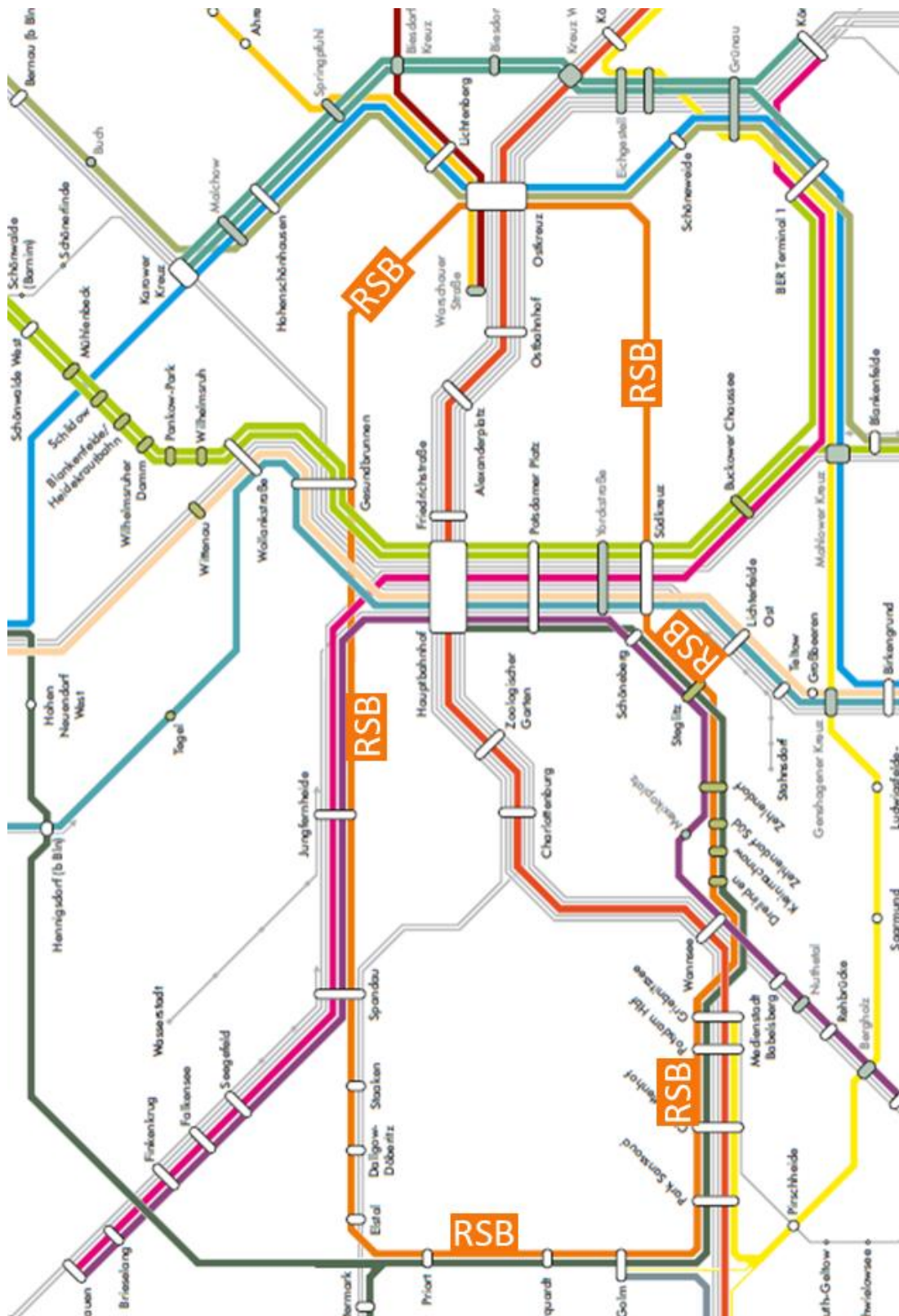


Abbildung: Angebotskonzept Regionalverkehr 2030.

Abgestimmter BSBB-Netzvoranschlag einer im 30'-Takt verkehrenden Regio-S-Bahn (RSB) incl. neuer Ringbahn und Bedienung verschiedener Außenäste.

Ein erweiterter RSB-Ring kann alle vorhandenen und potenziellen Verkehrsrelationen zwischen Berlin und Potsdam abdecken:



Linienführung: BIR Ost – Jungfernheide – Spandau – Staaken – BAR West – Golm – Potsdam – Griebnitzsee – Stammbahn – Steglitz – Südkreuz – BIR Süd – Ostkreuz

## Bahnknoten Berlin effizient stärken

Ein besonderes Problem stellt dabei die Kapazität des Bahnknotens Berlin dar: Von und nach Brandenburg können nur so viele Züge ins Berliner Zentrum fahren, wie dort von den Gleisen und Bahnhöfen aufgenommen werden können. Der Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Berlin durch eine Kombination aus Infrastrukturausbau und Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik ist damit nicht ein Brandenburger Thema, sondern von zentraler Bedeutung für die gesamte Region Berlin-Brandenburg und darüber hinaus.

Berlin benötigt redundante Umleitungsstrecken für den Fernverkehr bei Sperrung der Stadtbahn. Eine Elektrifizierung des Berliner Innenrings (BIR) zwischen Westkreuz und Schöneberg ist daher dringend geboten und sollte bei der Stammbahnplanung berücksichtigt werden.

## I2030 weiterentwickeln und vorantreiben

Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nicht ausreichend deutlich, ob alle Ziele und Maßnahmen von beiden Ländern mitgetragen werden. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist grundsätzlich dafür, die Schienenverkehrsplanung bereits im Ansatz länderübergreifend vorzunehmen. Der Bahnknoten Berlin muss neu gedacht und in seiner Gesamtheit betrachtet werden. Das Projekt i2030 ist um weitere Projekte zu erweitern. Dabei sind auch Strecken zu berücksichtigen, die bislang weder im NVP noch im Projekt I2030 enthalten sind, wie z.B. die Nordbahn.

## Güterverkehr in Überlegungen mit einbeziehen

Besonderes Augenmerk kommt dem Berliner Außenring (BAR) zu. Insbesondere die Kreuzungspunkte und der östliche Abschnitt des BAR, die „Nahverkehrstangente Ost“, sind einzubeziehen. Dabei sollte eine zukünftige Perspektive eines auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs mitberücksichtigt werden. Es wird sich bei einer ganzheitlichen Analyse des Bahnknotens Berlin zeigen, dass der Investitionsbedarf langfristig weit über die in i2030 angesetzten Mittel hinausgeht.

Zur Netzentwicklung hat das Bündnis Schiene folgende Ansätze entwickelt, die über den NVP-Entwurf hinausgehen:

## Ein „i2040“ muss i2030 vollenden – Nordbahn, Kremmener- und Heidekrautbahn als integralen Bestandteil des SPNV durchbinden

Der Wiederaufbau der Berliner Nordbahn (Berlin-Gesundbrunnen – Hohen Neuendorf) ist für das Perspektivnetz 2030+ dringend erforderlich, um den Engpass Karower Kreuz (z.T. eingleisige, niveaugleiche Verbindungskurven, wachsender Güterverkehr auf dem BAR) zu entlasten. Der Wiederaufbau des südlichen Abschnitts der Nordbahn bis Wilhelmsruh ist ohnehin für die geplanten Durchbindungen der Heidekrautbahn sowie sehr langfristig auch der Kremmener Bahn notwendig. Der Streckenanteil in Brandenburg ist nur sehr

kurz, das Land Berlin hat das Projekt im Maßnahmenkatalog des STEP Mobilität und Verkehr benannt. Dieses Projekt ist vor allem im Zusammenhang mit mehr Güterverkehr auf dem Berliner Außenring (BAR) von Bedeutung. Hier sollte eine Finanzierung aus den TEN-V-/CEF-Mitteln angestrebt werden.

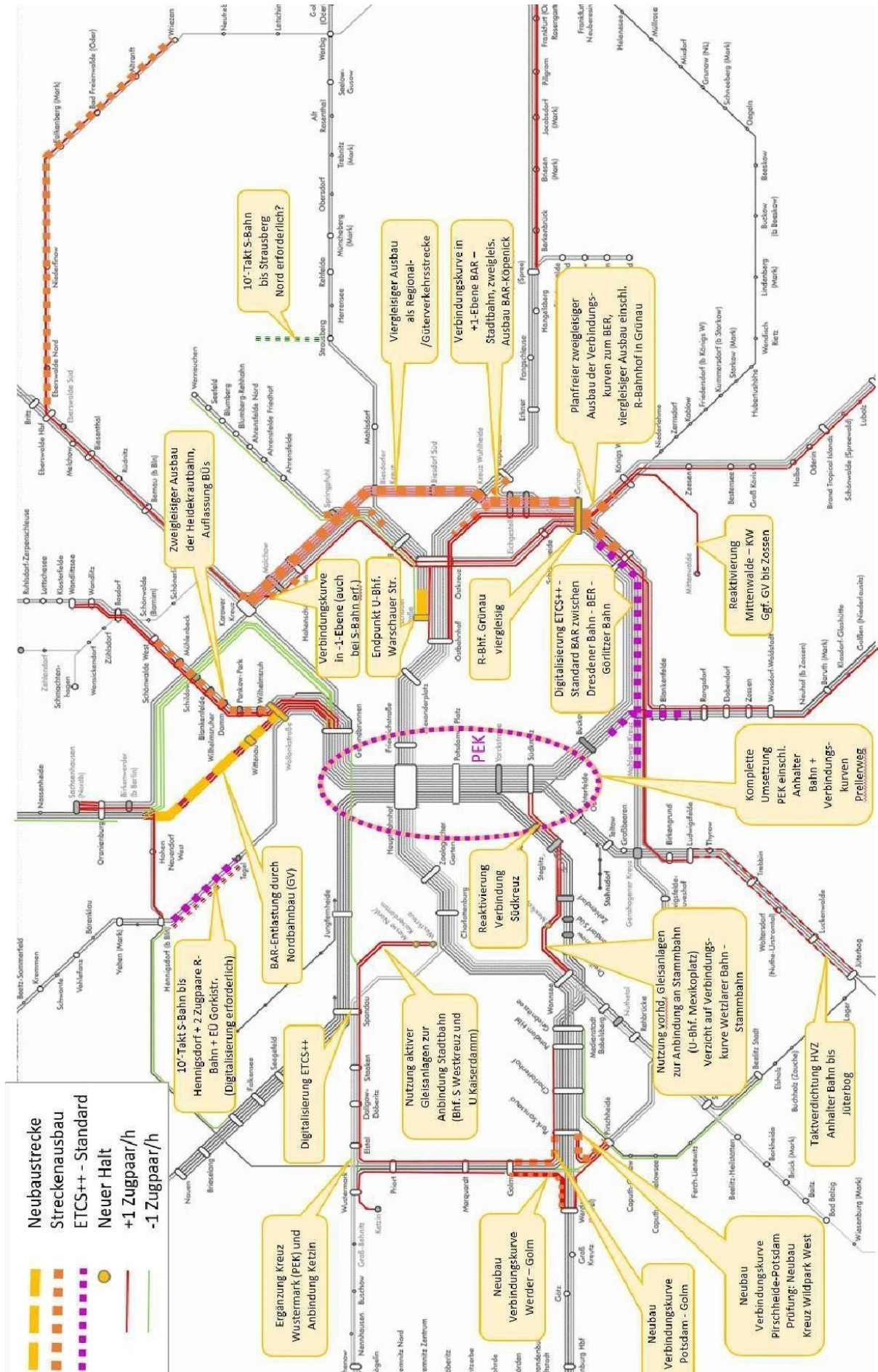
Grundsätzlich sehen wir neben den vorhandenen Projekten (Umsetzung PEK für Stadtbahn/Nord-Süd System, i2030, Elektrifizierung) einen erheblichen zukünftigen Schwerpunkt bei Ausbau des östlichen Berliner Außenrings (BAR) einschließlich der Eisenbahnkreuze Karow, Wuhlheide sowie dem Abschnitt Grünauer Kreuz – Abzweig zum BER.

Neben einem grundsätzlich viergleisigen Ausbau (für eine Regio-S-Bahn und Güterverkehr, keine Gleichstrom-S-Bahn, s.u.) sind kreuzungsfreie, z.T. zweigleisige Verbindungskurven vorzusehen, etwa zwischen Stettiner Bahn und BAR Ost, Stadtbahn – BAR Südost (Bereich Kreuz Wuhlheide) und dem zweigleisigen und kreuzungsfreien Ausbau der Verbindungskurven zum BER. Damit besteht auch die Möglichkeit, bei Bedarf zukünftig den Tesla-Standort Fangschleuse aus anderen Richtungen vom BAR kommend (Ludwigsfelde, BER/KW) direkt anzubinden.

Gerade im Bereich zwischen Dresdener Bahn, dem Flughafen BER und der Görlitzer Bahn kann die Digitalisierung mit ETCS, dichter Blockteilung und ATO (Automatic Train Operation) große Kapazitätsgewinne erzielen, mit denen sich auch ein höheres Regional- und Güterverkehrsaufkommen in Zukunft sicher bewältigen lässt.

### **Viergleisiger Ausbau anstelle Gleichstrom-S-Bahn auf dem BAR Ost**

Daher fordern wir, auf dem BAR Ost die Systemfrage neu zu beantworten. Eine Gleichstrom-S-Bahn wird bei Weitem nicht die Zahl der potenziellen Fahrgäste erreichen, wie eine auf Seite 12 beschriebene Regionalverbindung (RSB) mit ihren verschiedenen Ästen. Die Ergebnisse der Untersuchung des Senats, aus der die Gleichstrom-S-Bahn als Vorzugsvariante hervorging, sind methodisch nicht nachvollziehbar.



## S-Bahn: Langfristig Übernahme durch die Länder anstreben

**VII.5.1** Die S-Bahn in Berlin und Brandenburg hat das substanzielle Problem, dass sich ihre Infrastruktur in den Händen der DB InfraGO AG, also dem DB-Konzern, befindet, und die Fahrzeuge in den Händen der S-Bahn Berlin GmbH bzw. zum Teil zukünftig in Landes- oder anderweitigem Unternehmensbesitz. Das Fahrpersonal wird von der S-Bahn GmbH oder von dem EVU, welches die Ausschreibung gewinnt, zur Verfügung gestellt.

Der Verwaltungsaufwand ist riesig und zeitaufwändig, die Kosten pro Zug-km werden immer höher, eine Fahrzeugkrise löst die nächste ab. Langfristig können hieraus resultierende Kapazitätsengpässe nur noch zu Abbestellungen führen. Hinzu kommt, dass die personellen Mittel begrenzt sind und der Verwaltungsaufwand (einschließlich Klagen und Gerichtsentscheidungen) überproportional wächst. Selbst 16 Jahre nach der S-Bahn-Krise ist die Bestellung der dringend erforderlichen Züge nicht abgeschlossen, der Zulauf der letzten Züge wird frühestens 2037, also mehr als ein Vierteljahrhundert nach der „großen“ S-Bahn-Krise, abgeschlossen sein.

Aus diesen Gründen schlagen wir vor, die gesamte S-Bahn-GmbH incl. der Infrastruktur, den Stationen und der Stromversorgung langfristig durch die Länder Berlin und Brandenburg zu übernehmen und einschließlich Fahrzeugen und Betrieb über eine landesübergreifende Infrastrukturgesellschaft („InfraTrain“) zu organisieren.

## Priorität auf dem Nord-Süd-Tunnel, keine Gleichstrom-S-Bahn auf der NVT und nach Falkensee sowie 5'-Grundtakt

**III.5.2 und VIII.1.2 sowie VII.5.2 bis VII.5.4** BSBB befürwortet die hier aufgeführten Maßnahmen.

Grundsätzlich halten wir als BSBB an unserer Forderung fest, die S-Bahn innerhalb der Stadtgrenzen Berlins bis auf wenige Ausnahmen in einem 5'-Takt und außerhalb der Stadtgrenzen in einem 10'-Takt zu verkehren. Letztere Forderung ist bis auf den Abschnitt Mahlow – Blankenfelde in den Planungen enthalten.

### Nord-Süd-Tunnel /“S21“ mit Priorität vorantreiben

- Dieses Projekt sollte mit höchster Priorität vorangetrieben werden. Um einen 5'-Takt auf allen drei Nord-Süd-Hauptlinien des S-Bahn-Netzes umzusetzen, ist die Fertigstellung des Nord-Süd-Tunnels, als zweiter Bypass, dringend erforderlich. Zudem entstünde am Gleisdreieck ein neuer Umsteigepunkt mit den U-Bahn-Linien U1, U2 und U3.

### Keine Gleichstrom-S-Bahn auf der NVT – R-Bahn deutlich effizienter

- Grundsätzlich sieht auch BSBB das Potenzial einer weiteren SPNV-Tangentialverbindung entlang des BAR Ost. Eine Gleichstrom-S-Bahn wird den Ansprüchen einer sol-

chen Verbindung nicht gerecht und führt zu Investitionskosten, welche einer standardisierten Bewertung kaum standhalten kann.

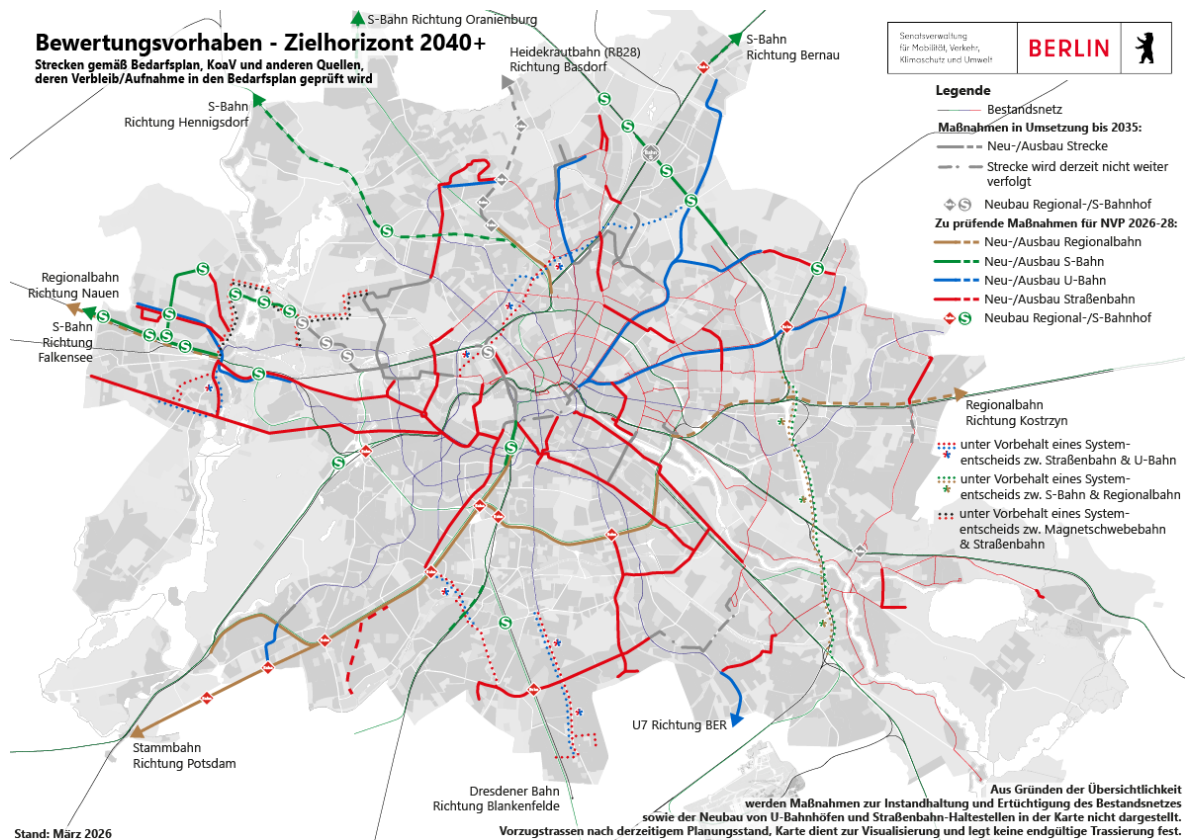
- Daher ist als einzig realistische Variante eine Regionalverbindung (RSB) mit mehreren unterschiedlichen Linienästen (Norden: Oranienburg, Bernau, Eberswalde, Wriezen, Süden: Königs Wusterhausen, BER, Ludwigsfelde, Wünsdorf) weiter zu verfolgen. Die Ergebnisse der Untersuchung, aus der die Gleichstrom-S-Bahn als Vorzugsvariante hervorgeht, sind methodisch nicht nachvollziehbar und sollten in dieser Form keine Berücksichtigung finden.

### Keine Gleichstrom-S-Bahn bis Falkensee, die S-Bahn-Verlängerung zum Falkenhagener Feld wird begrüßt

- BSBB sieht als einzig realistische Variante eine S-Bahn-Anbindung zum Falkenhagener Feld. Der Abschnitt Spandau – Falkensee kann wesentlich effizienter mit einer in einem 15'-Takt gleichmäßig vertakteten Regionalbahn bedient werden, incl. eines neuen R-Haltes am Klosterbuschweg. Die Bahnhöfe Albrechtshof und Seegefeld sind zusammenzulegen, die gesamte Strecke 4-gleisig einschließlich der Überführungsbauwerke auszubauen.
- Als Linienkonzept wird die Führung aller Zuggruppen von Nauen – Falkensee über Spandau in Richtung Hauptbahnhof befürwortet. Die Verkehre in Richtung City West/Zoologischer Garten werden durch die S-Bahn bzw. durch von der Lehrter Bahn kommende Regionalzüge übernommen. Ideal ist auch hier der Einsatz der sog. Regio-S-Bahnen (RS-Bahnen), die jeweils im 30'-Takt verkehren und durch Überlagerungen zu einem 15 Min-Grundtakt kommen. (Siehe auch Punkt VII.4.3.1)

### Ein 20'-Takt nach Spindlersfeld ist nicht mehr zeitgemäß

- Nicht enthalten ist der überfällige 10-min-Takt nach Spindlersfeld und die BÜ-Beseitigung Oberspree. Dieser ist in Anbetracht der dichten Bus-/Straßenbahnanschlüsse dringend geboten, um die Wegekette in Richtung Köpenick und Wendenschloss mittelfristig attraktiv zu schließen.



Bedarfsplan Abbildung 10: Übersicht der im Kontext der NVP-Fortschreibung 2026–2028

## Integrierte Planung aller Infrastrukturprojekte

- An dieser Abbildung erkennbar ist ein Handlungsbedarf, welcher sich durch den gesamten NVP zieht. Die Verknüpfung des Regionalbahnnetzes insbesondere mit dem U-Bahn-Netz muss als weiteres, dringliches Ziel definiert werden, da dieser Mangel eine erhebliche Nutzungshürde für potenzielle Fahrgäste darstellt. Entsprechende Beispiele führen wir hier explizit auf:
- Die U9-Verlängerung, so wie hier als „Alternative“ zu der Straßenbahn in Richtung Lankwitz eingetragen, stammt aus den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts und wird immer wieder fortgeschrieben – auch wenn sie in dieser Form zeitlich überholt ist. Anstelle nach Lankwitz Kirche sollte die U9, wenn überhaupt, nach Lichterfelde Ost zum gemeinsamen Regional-/S-Bahnhof verlängert werden.
- Hintergrund: Es gibt rd. 800.000 Ein- und Auspendlerbewegungen zwischen Berlin und Brandenburg pro Tag, rd. 2/3 davon werden mit dem PKW durchgeführt. In Lichterfelde Ost ist einer der wichtigsten Regionalbahnhalte entlang der Anhalter Bahn (100.000 Bewohner entlang der Strecke bis Jüterbog in Brandenburg) entstanden.
- S-Bahn, U-Bahn, Tram und Regionalbahn (!) müssen als ein zusammenhängendes System gedacht und mit optimalen Verknüpfungspunkten weiterentwickelt werden, und die 1,1 Mio Einwohner\*innen des „Tarifgebietes C“ müssen genauso berücksichtigt werden wie die Menschen in Berlin. Um in Zukunft ein integriertes Angebot für die gesamte Region und ihren 5 Millionen Einwohnern zu schaffen, schlagen wir zudem einen

gemeinsamen LNVP/NVP für Berlin und Brandenburg vor – bei den Mobilitätsbedürfnissen bilden beide Länder längst eine untrennbare Einheit!

- Genannt werden können das West-/Ostkreuz oder S-/U-Bf Warschauer Straße. Zahlreiche Pendler sind gezwungen, für lediglich eine einzige Station umständlich die S-Bahn zu nutzen, um die U-Bahnen zu erreichen. (Beispiel Frankfurter Bahn: In Ostkreuz zweimal die Ebene zu S-Bahn wechseln, um dann in Warschauer Straße mit 300 Meter Fußweg zur U1/U3 und M10/M13 und zum Bus zu gelangen.)
- R-Halte in Westkreuz incl. Führung der U1 in diesen Bereich
- die Nutzung des Wannseebahngleises für Regionalzüge mit Halt in Mexikoplatz und Umstieg in die verlängerte U3
- Verlängerung der U9 bis Lichterfelde Ost – entweder über S Lankwitz oder über Klinikum Benjamin Franklin – mit direktem Umstieg in S- und Regionalbahn.
- R-Halt in der Wollankstraße (Nordbahn, Heidekrautbahn, perspektivisch Kremmener Bahn) bei gleichzeitiger Verlängerung der U9, plus einer Straßenbahnstrecke zwischen Pankow und Moabit/Turmstraße, wenn so ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen Regionalverkehr, S-Bahn und U9 (ggf. auch Straßenbahn) geschaffen werden kann.

## i2030 durch Strecken ergänzen, unrealistische U-Bahn-Projekte streichen – Maximale Effekte anstelle Maximierung der Kosten

Die Perspektive des Regionalverkehrsausbaus ist im Bedarfsplan leider lückenhaft, entscheidene Strecken fehlen:

- **Fehlende Nordbahn**
- **Fehlende Kremmener Bahn** (sollte langfristig eingeplant werden)
- **Fehlende Führung der Heidekrautbahn** in den Nord-Süd-Tunnel oder mindestens Gesundbrunnen).

So bleiben zudem große Probleme wie der Bahnübergang Gorkistraße in Tegel ungelöst.

## Tangentiales Ableitungskonzept als Teil einer neuen Strategie

Der Hauptbahnhof befindet sich bereits heute in Bezug auf die Umsteigeströme an seiner Kapazitätsgrenze. Daher müssen die Verkehre frühzeitiger tangential abgeleitet werden. Andere Großstädte haben ähnliche Probleme und schaffen bewusst Verknüpfungspunkte außerhalb des Zentrums. In Berlin wird nach wie vor das Prinzip verfolgt, dass alle Fahrgäste in die Stadt fahren müssen, um dann wieder an den Rand und ihr Ziel zu gelangen.

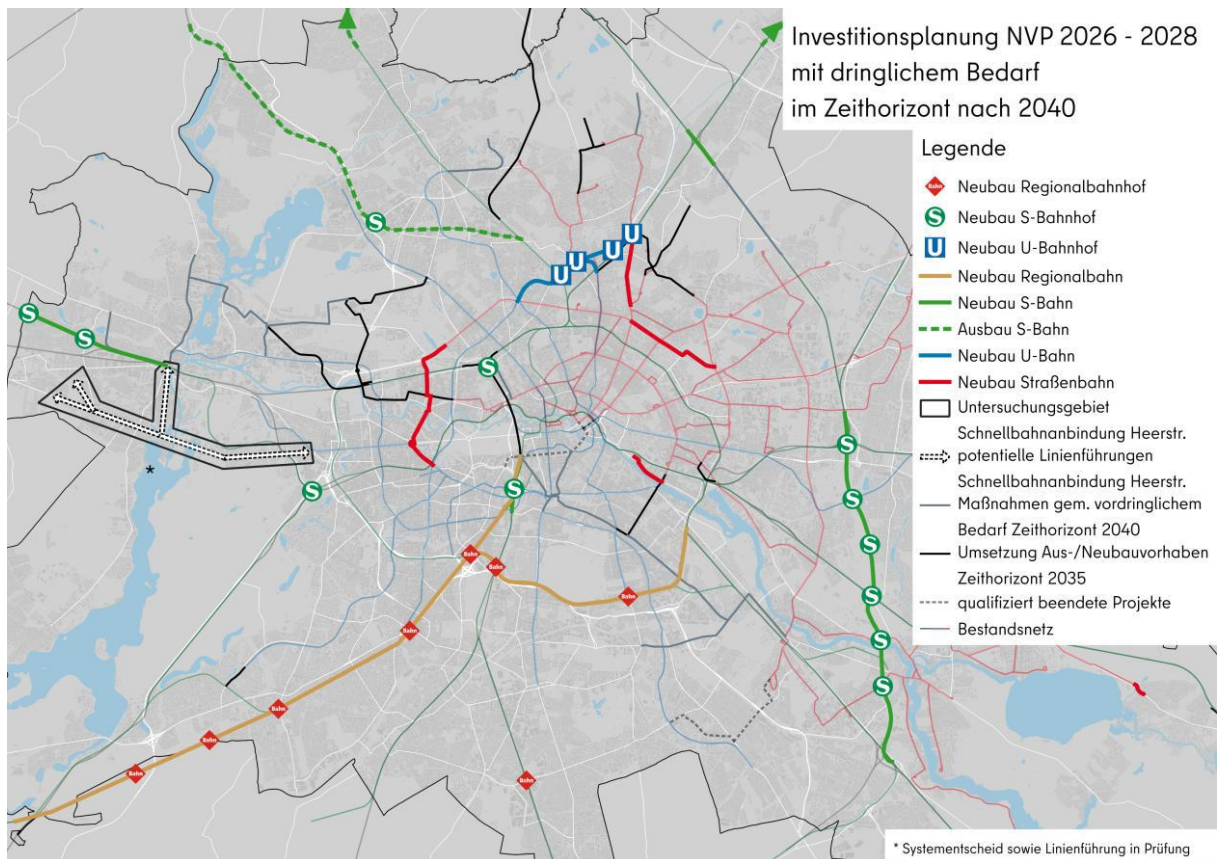
Die NVP-Maßnahme, welche in diese Dezentralisierungsstrategie passt, ist die Forderung nach einem Regionalbahnhalt an der Buckower Chaussee – auch wenn sich die DB weiterhin wg. der Streckenauslastung (lediglich 7 Züge/Stunde und Richtung!) dagegen wehrt. Auch der zweite Bypass der M2 über dem S Heinersdorf entspricht diesem Ziel.

Ein weiteres Beispiel ist die Ausweitung Verlängerung der U2 und U9 in Pankow – allerdings in ein Gesamtkonzept incl. R-Bahn:

- Es gilt, Verkehre möglichst frühzeitig tangential abzuleiten und massive Konzentrationen auf einzelne Umsteigepunkte zu vermeiden. An der Wollankstraße könnten alle relevanten Verkehrsströme aus Richtung Nord (Nordbahn, Heidekrautbahn und perspektivisch auch Kremmener Bahn) mit einer verlängerten U9 in die westliche City gelangen und so den Hauptbahnhof als zentralen Umsteigepunkt entlasten
- Der Hauptbahnhof befindet sich bereits heute in Bezug auf die Umsteigeströme an seiner Kapazitätsgrenze. Andere Großstädte haben ähnliche Probleme und schaffen bewusst Verknüpfungspunkte außerhalb des Zentrums.
- Eine Weiterführung der U9 bis Heinersdorf erscheint dagegen sehr aufwendig und wenig sinnvoll. Hier kann alternativ eine Verlängerung über das Nordkreuz entlang der vorhandenen S-Bahn-Infrastruktur erwogen werden. Für die Verlängerung zwischen U Osloer Straße und S Wollankstraße besteht seit Jahrzehnten eine Trassenfreihaltung.

## Mit wenig Infrastrukturaufwand Netzfunktion stärken

Beispiel: Auch mit weniger Aufwand ließen sich Verbesserungen erzielen, wie einer Verlängerung der Ostbahn-Strecke (RB 12, RB 25, RB 26) von Ostkreuz bis Warschauer Straße (Umsteigepunkt zu U1, U3 und den Metrotrams M10, M13). Die Gleise sind überwiegend vorhanden, es fehlen Bahnsteig, Zugänge und eine Kehranlage.



Bedarfsplan Abbildung 14: Investitionsplanung des NVP 2026–2028 mit „dringlichem Bedarf“ im Zeithorizont nach 2040 – kann so leider nicht mitgetragen werden.

## R-, S-, U- und Tram-Bahnen als ein gemeinsames Produkt weiterentwickeln – Verknüpfungspunkte optimal verbessern

U-Bahnen und Tram(-Bahnen) sollten nicht mehr als Konkurrenz gegeneinander ausgespielt, sondern als ein gemeinsames, sich ergänzendes System miteinander entwickelt werden. Eine solche Ergänzung wäre beispielsweise die U9-Verlängerung nach Lichterfelde Ost zur S-/Regionalbahn, Straßenbahnen zwischen Rathaus Steglitz und Lankwitz bzw. Alt-Mariendorf und darüber hinaus und ein gemeinsamer, attraktiver Verknüpfungspunkt in Höhe des Stadtparks Steglitz mit übereinanderliegenden Bahnsteigen und einer extrem kurzen, direkten Umsteigemöglichkeit.

Netzlücken gehören geschlossen – und nicht zusätzlich eingeplant. Die „qualifizierten Beendigungen“ der Straßenbahnstrecken in Leipziger Straße und zur Johannisthaler Chaussee sind aus Sicht der Verkehrsplanung absolut nicht nachvollziehbar.

## Magnetbahn für Öffentlichen Nahverkehr ungeeignet

Desgleichen gilt für die politische Überlegung einer Magnetbahn in Spandau. Diese Maßnahme würde Investitionskosten stark verteuern und keinerlei Vorteile für die Fahrgäste bringen, da diese in Zukunft mindestens eine Ebene überwinden müssten und aufgrund

der Inseltechnologie bei jeder Nutzung umsteigen müssten. Auch in Bezug auf die Erschließung und die Fahrgeschwindigkeit bietet die "Splittergattung" Magnetbahn keine Vorteile gegenüber der Tram. Die Beschleunigung und Verzögerung sind beim ÖPNV auf  $1,3 \text{ m/sec}^2$  begrenzt, um Stürze und Verletzungen innerhalb der Fahrzeuge (Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen) zu verhindern. Zudem ist eine Magnetbahn erst ab einer Geschwindigkeit von rd. 250 km/h energetisch vorteilhaft gegenüber dem Rad-Schiene-Prinzip. Die Magnetbahn ist für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin ungeeignet.

## Schwierige Bahnübergänge beseitigen – keine weiteren „Gorkistraßen“

Im NVP-Entwurf ist das Problem der **niveaugleichen Bahnübergänge (BÜ)** bei wichtigen Bahnstrecken nicht erwähnt. Schranken über drei oder vier Gleise mit dichtem S-Bahn-Verkehr stellen ein großes Problem dar: zwischen Berlin und Strausberg, zwischen Berlin und Königs Wusterhausen sowie in Borgsdorf. Eine Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf 10-Minuten-Takt und zusätzliche Regionalverkehrszüge können nicht gefahren oder würden zu unzuträglichen Situationen führen, weil die Schranken übermäßig lange geschlossen wären. Rettungsdienste stehen hier vor unlösbaren Problemen.

Das Scheitern der Einführung des Prignitz-Express auf der naheliegenden und schnellsten Trasse nach Berlin an einem einzigen Bahnübergang in Berlin (Gorkistraße) zeigt plakativ, welche Problematik bei hochproblematischen Bahnübergängen besteht. Die Beseitigung der BÜ/Umbau in niveaufreie BÜ ist daher eine vordringliche Aufgabe.

## Fahrradmitnahme erleichtern – mit Gewinn für alle Fahrgäste

Die Einbeziehung von Echtzeit-Auslastungsinformationen sollte auch in Berlin zum Standard werden. Es wird nicht erwähnt, dass der VBB hier bereits sehr weit gekommen ist: Bei den meisten Linien werden bereits in absehbarer Zeit in Echtzeit die Besetzung und die Auslastung der Fahrradplätze verfügbar sein. Wichtig ist insbesondere, für Fahrgäste mit Fahrrädern die Information über den aktuellen Fahrradbesetzungsgrades des Zuges und die Verfügbarkeit von freien Fahrrad-Plätzen mit Angabe der noch aufnahmefähigen Wagen oder Zugteile vor Einfahrt des Zuges bereitzustellen. Das ist keine ferne Zukunftsmusik, sondern ist vom VBB in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen bereits weitgehend entwickelt. Insbesondere ist dafür keinerlei KI (künstliche Intelligenz) erforderlich, sondern lediglich die Übermittlung der in Echtzeit erfassten Daten und die Bereitstellung an die Fahrgäste.

## Umweltbericht zum NVP 26-28 – Umweltentlastende Auswirkungen berücksichtigen

Der hier vorgelegte Umweltbericht beschreibt die Umweltauswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplans, der Anlage zum Nahverkehrsplan 2026–2028 für Berlin ist.

Der Umweltbericht betrachtet alle wesentlichen Schutzgüter in Bezug auf Belastung beim Bau und Betrieb der Schienenverkehrs-Strecken und der Anlagen. Dagegen wird in dem Umweltbericht die umweltentlastende Wirkung neuer ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen nur allgemein gewürdigt.

In den einzelnen Steckbriefen (siehe Anhang ab Seite 51) werden lediglich die Belastungen der Vorhaben dargestellt, nicht jedoch ihre umweltentlastenden Auswirkungen. Dies wird dem Titel bzw. Anspruch der „Beschreibung der vorhabenbezogenen voraussichtlichen Umwelt-auswirkungen...“ nicht gerecht und ermöglicht keine ausgewogene Abwägung der Bewertung der betrachteten Schutzgüter im Planungsfall.

Die Umweltentlastung resultiert insbesondere durch den Umstieg von Pendlern und sonstigen Reisenden im Stadt-Umland-Verkehr vom MIV auf die umweltfreundliche Schiene. Dadurch steigt der Modal Split für den ÖPNV signifikant, was sich generell positiv auf die Umweltbilanz auswirkt.

Zu betonen ist auch die ÖPNV-Bedeutung von Regionalbahnstrecken innerhalb Berlins, indem schnelle, leistungsfähige und umweltfreundliche Verbindungen – wie zum Beispiel durch die Potsdamer Stammbahn – zwischen bevölkerungsreichen Stadtteilen hergestellt werden, die anderswo als eigene Großstädte betrachtet würden und selbstverständlich Bahnverbindungen bedingen würden.