

Der Landesvorstand
Vorsitzender: Peter Cornelius

per Mail:
Center Nahverkehr Berlin
Bernburger Strasse 27
10963 Berlin

Pressesprecher:
Hans Leister
Amt ruht derzeit aus beruflichen Gründen

Bankverbindung:
Berliner Sparkasse
IBAN:DE47 1005 0000 0190 6238 02
BIC: BELADEVXXX

24.09.2018

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Berlin 2019 bis 2023, Stand 31. Juli 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit geben wir unsere Verbände-Stellungnahme ab:

Der vorliegende Nahverkehrsplan-Entwurf zeichnet sich durch sehr gut durchdachte und formulierte Zustandsbeschreibungen und Argumentationen sowie durch treffende und realistische allgemeine Handlungsziele aus. Mit den nachstehenden Passagen stimmen wir voll oder weitgehend überein:

- Besondere Aufgaben und Herausforderungen, Grundverständnis (S. 2 bis 4 und S. 309)
- Beurteilung von „digitalen Bedarfsverkehren“ (Abschn. I.1.6), wobei die Risiken zu wenig aufgezeigt sind
- Klimaschutz, Elektroautos, Vorrangschaltungen (Abschn. I.2.3.1)
- Risiken der Zielerreichung (S. 63f) und Risiken der Akkutechnik und Oberleitungsakzeptanz (S. 68)
- Vergabe von U-Bahn, Straßenbahn und Bus als Gesamtleistung (S. 70)
- Fahrradmitnahme im Schienenverkehr (Abschn. I.4.1.2.1)
- Begründung der Fahrrad-Nichtmitnahme im Bus (Abschn. I.4.1.2.2)
- Anforderungen an flexiblen Bedarfsverkehr (Abschn. II.1.2.1)
- Systemwechsel Dieselbus – Straßenbahn / E-Bus (Abschn. II.2.2)
- Erschließung neuer Wohngebiete (Abschn. II.2.2)
- Kriterien für erwünschten Parallelverkehr (Abschn. II.3.2)
- Bedingungen für neuen Bedarfsverkehr (Abschn. II.4.1) und seine Überwachung

- Einführung des Attraktivitätsstandards als höheren Taktstandard (Abschn. III.1.5)
- ÖPNV-Angebote über die Stadtgrenze hinaus (Abschn. II.1.6.1), **Bedienungsstandards** im Stadt-Umland-Verkehr (auch Abschn. V.1.1.1 und V.6.7)
- Randbedingung für Anruf-Sammeltaxis (neuerdings unter dem englischen Namen Ridesharing), dass sie die verkehrspolitische Zielsetzung unterstützen sollen, also in der Innenstadt nicht sinnvoll sind, eher in den Vororten, aber nicht zu Verlagerung oder Fahrgastverlusten führen dürfen (Abschn. III.2.5.2.1)
- ÖV als Basis für größere Dichte öffentlicher Toiletten (Abschn. III.2.5.2.2)
- ungehinderter Blick aus dem Fahrzeug, keine Beeinträchtigung durch Werbegrafik (Abschn. III.2.6.1)
- Aussagen zur Fahrgastinformation, u. a. dass feste dynamische Anzeiger einfacher zugänglich und auffälliger als mobile Endgeräte sind, und gedruckte Informationen ebenso wichtig (Abschn. III.2.7)
- Haltestellen konfliktfrei mit Radverkehr und übrigen Fußverkehr gestalten (Abschn. III.4.2.5)
- Vertragliche Beziehungen zum Erhalt der Infrastruktur zu DB Netz und Station&Service einfordern (Abschn. IV.3.1)
- Fernbusse nur am ZOB und außerhalb des S-Bahn-Rings (Abschn. V.1.1.7)
- Erkenntnis, dass Innovateure nicht von sich aus Gemeinwohlinteressen erfüllen werden (Abschn. VI.1.2) und Lösungswege für erwünschte Innovationen.

Kritisch anmerken müssen wir, dass der Plan sehr viele Wiederholungen und Verweise enthält, wo der gleiche Sachverhalt nochmals unter anderem Blickwinkel oder in anderem Zusammenhang betrachtet wird, dadurch schwer lesbar ist und schwer der Überblick zu behalten ist.

Weiterhin müssen wir im Folgenden leider etliche Widersprüche zwischen richtig formulierten grundsätzlichen Zielen im Allgemeinen und nicht konsequenter Umsetzung in der Darstellung der konkreten Maßnahmen aufzeigen.

Nicht zutreffend ist die positive Einschätzung der Fahrplaninformation infolge der „Digitalisierung“ (Abschn. I.1.6). Gerade bei Störungen gibt es erhebliche Mängel und Falschinformationen bis zum totalen Ausfall der Information, besonders bei S-Bahn und Regionalbahn. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Der unbefriedigende Istzustand im Taxiverkehr ist nicht dargestellt (Abschn. I.4.2.3):

Taxis sind an Orten und zu Zeiten konzentriert, wo recht guter regulärer ÖPNV besteht, fehlen aber in den Randgebieten und in Schwachverkehrszeiten des regulären ÖPNV, falsches Anreizsystem für die Taxifahrer. Folglich fehlen ausreichende Handlungsziele, um eine grundlegende Änderung zum bedarfsgerechten Einsatz in Ergänzung des regulären ÖPNV bei gleichzeitiger fahrtenunabhängiger gesicherter Entlohnung der Taxifahrer zu erreichen (Abschn. II.4.4.1).

Unverständlich ist, warum der Systementscheid für die Ablösung der Dieselbusse erst 2023 getroffen werden und die Serienbeschaffung erst danach begonnen werden soll (S. 65 Ziel 3). Hier ist mehr Tempo erforderlich.

Die Mindesttakte erfüllen zum Teil nicht die verkehrspolitischen Ziele, z. B. bei M-Straßenbahn und M-Bus in der HVZ nur 10 min und im Regionalverkehr der NVZ nur 120 min (Tabelle 7 S. 101).

Pünktlich heißt auf den Punkt. Höchstens 1 min kann als Toleranz akzeptiert werden. Verfrühungen sind absolut unakzeptabel (Tabelle 13 S. 101). Die Qualitätsansprüche sind höher zu setzen.

Alle S-Bahn-, Regionalbahn- und U-Bahn-Stationen sowie alle Straßenbahn- und Bushaltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung müssen Toiletten erhalten, nicht nur im Einzelfall (Tabelle 15 S. 119, siehe auch III. 2.5.2.2.). Der Standard muss ohne „Entwicklungsauftrag“ höher gesetzt werden.

Die Konzentration von Mobilitätsangeboten einschließlich Ladeinfrastruktur für elektrischen ÖPNV und Elektrofahrräder an Mobilitätsstationen ist sinnvoll. Aber der knappe Berliner Straßenraum erlaubt an diesen Stellen keine Ladeinfrastruktur für den MIV.

Außer dem gedruckten Fahrplanbuch für den SPNV im VBB (S. 128) ist es erforderlich, die Liniennetzpläne für alle Verkehrsmittel jährlich und bei Linienänderungen neu herauszugeben und vorrätig zu halten.

Außer den DFI-Anzeigern an Straßenbahn- und Bushaltestellen (S. 129) sind erhebliche Verbesserungen der Fahrgastinformation an S-Bahn-, U-Bahn- und Regionalbahnstationen erforderlich: ständige Anzeige (auch bei Einfahrt eines Zuges) mindestens der nächsten drei Züge an mehreren Stellen der Station (im Empfangsbereich, am Treppenbeginn, auf dem Bahnsteig).

Die Aussage „behinderungsbedingt notwendige Hilfsmittel sind zulässig“ (S. 148) bedarf der Präzisierung zu „persönliche Hilfsmittel ...“, denn mobile Rampen oder andere Einstiegshilfen des EVU widersprechen der Forderung „grundsätzlich ohne fremde Hilfe“.

Die Einhaltung der Erschließungsstandards (Abschn. III.1.2), sowohl Zielwert als auch Toleranzwert für die tatsächliche Gehentfernung, nicht als Luftlinie, muss mit Blick auf den Haltestellenplan angezweifelt werden.

Bahnhöfe und Haltestellen sollen leicht auffindbar, erreichbar und zugänglich sein (Abschn. III.4.2.2), auch vom direkten Umfeld, Straßen- und Wegenetz. Es fehlen die Verantwortlichkeit für das Aufstellen der zahlreichen fehlenden Schilder und ein Umsetzungsplan. Der mehrfach verwendete Begriff „stufenlos“ (Abschn. III.4.2.2) kennzeichnet einen Mangel und muss in das positiv wertende „stufenfrei“ geändert werden.

Es darf nicht erlaubt sein, dass die Straßenverkehrsbehörde oder die Polizei die Erhöhung von Bushaltestellen auf 22 cm und damit die Barrierefreiheit verhindert (Abschn. III.4.2.7).

Zu der von uns unterstützten Aussage „Der Fahrgastwechsel soll nicht länger dauern als technisch und hinsichtlich Komfort erforderlich“ (Abschn. III.4.3.2) fehlt die Konsequenz, die Türen der S-Bahnen und Regionalbahnen noch während des Anhaltens (ab etwa 3 km/h) freizugeben, Türöffnen und Trittbrettausfahren gleichzeitig abzuwickeln, zeitaufwändige Zurückbleibe-Aufforderungen (bei der S-Bahn) zu unterlassen, die Türen gleichzeitig mit dem Trittbrettfahren zu schließen und so bei jedem Halt etwa 15 Sekunden einzusparen.

Zu der Aussage, dass Rolltreppen eine wesentliche Erleichterung darstellen (Abschn. III. 4.5.1), fehlt ein Umsetzungsplan zum Einbau zahlreicher fehlender Rolltreppen.

Die Behauptung „Weitere Straßenbahnen sind bis 2030 nicht umsetzbar“ (S. 189) wird bezweifelt. Die Planungen müssen beschleunigt werden.

Unverständlich ist, warum keine E-Bus-Variante mit noch kleineren Akkus und z. B. 75 % Streckenladung untersucht wurde (Abschn. III.7.2.1), zumal an anderer Stelle die Nachteile und Begrenztheit der Akkuherstellung benannt wurden, und warum die Technologie der Wasserstoff-Brennstoffzellen nicht bewertet wurde.

Die Begründung für einen hohen Anteil Streckenladung bei E-Bussen ist plausibel (Abschn. III.7.2.2.3). Hier fehlt aber das Bekenntnis, sie nur auf Strecken anzuwenden, die auch langfristig nicht straßenbahnwürdig sind. Der Aufbau von Oberleitungen für E-Busse darf den Straßenbahnausbau nicht verzögern.

Das Untersuchungsgebiet für ein E-Bus-Netz, das in Spandau vorgesehen ist (Abschn. III.7.3.1), ist nur dann sinnvoll, wenn es nicht die für den Straßenbahnausbau gemäß Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn vorgesehenen Strecken enthält.

Die Gegenüberstellung U-Bahn / Straßenbahn (Abschn. IV.1.2.1 S. 204) ist plausibel, aber die „technische Machbarkeit von U-Bahn-Erweiterungen (zu) untersuchen“ (S. 205), bindet Planungskapazitäten, die für das Straßenbahn-Ausbauprogramm gebraucht werden. Wir fordern in Übereinstimmung mit dem Koalitionsvertrag, die U-Bahn-Untersuchungen auf später zu verschieben, wenn das Straßenbahnnetz erheblich erweitert wurde (siehe auch IV.1.4).

Nachdem der Bau der Dresdner Bahn im Gange ist, muss begonnen werden, auch den Regionalbahnhof Buckower Chaussee und den S-Bahnhof Kamenzer Damm konkret zu planen und ohne Zeitverzug zu bauen (Abschn. IV.1.3). Für das Karower Kreuz, Köpenick und die Kremmener Bahn fehlen konkrete Zeitangaben zu Planungs- und Bauaktivitäten innerhalb dieses NVP. Die weiteren Vorhaben im Investitionsprogramm i2030 werden eigentlich schon heute gebraucht; Planung und Bau müssen beschleunigt werden mit dem Ziel der Inbetriebnahme spätestens Mitte der 2020er Jahre. Der Ausbau der Ostbahn (2. Gleis und Elektrifizierung) ist in das Programm i2030 aufzunehmen.

Bei den mittelfristigen Straßenbahn-Neubaustrecken (Abschn. IV.1.5.3) fehlen mehrere Strecken aus dem Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn: Zoo – Luisenplatz – Rathaus Spandau, Virchow-Klinikum – Beusselstraße – Ernst-Reuter-Platz, Kurt-Schumacher-Platz – Wittenau – Märkisches Viertel – Rosenthal, Blockdammweg – Nalepastraße – Schöneweide, Zwickauer Damm – Rudow – Schönefeld, Steglitz – Lichterfelde.

Die Beschaffung von „ausschließlich Zweirichtungsfahrzeugen“ für die Straßenbahn (S. 215) bedeutet weniger Sitzplatzkapazität und weniger Komfort als in Einrichtungsfahrzeugen und ist deshalb wenig zielführend. Zwischenendstellen und Gleiswechsel sind wichtig, aber auch fehlende Verbindungskurven an Abzweigen.

Da viel zu spät und zu langsam mit dem Bau barrierefreier Straßenbahn- und Bushaltestellen begonnen wurde und das Ziel bis Ende 2021 nicht erreicht wird, sollte ein Kriterium für die Prioritätenliste (Abschn. IV.2.2.2) sein, bis dahin wenigstens jede zweite Haltestelle im Linienverlauf barrierefrei herzurichten.

Unklar ist, was mit „Erstbeschleunigung von Linien ist bei der Straßenbahn abgeschlossen“ gemeint ist (Abschn. IV.4.2). Bisher ist an keiner LSA ein Vorrang der Straßenbahn bemerkbar. Hier besteht immer noch erheblicher Nachholbedarf.

Vorstand:

Vorsitzender: Peter Cornelius

Stv. Vorsitzender: Julian Krischan

Schatzmeister: Dr. Florian Bruns

Pressesprecher: Hans Leister

Vereinsregisternummer: VR 18340 Nz – Amtsgericht Berlin-Charlottenburg * Finanzamt Körperschaften I: Steuernummer 27/675/53772

Aus welchem Grund sollte es nicht möglich sein, dass der ÖPNV den Knoten ohne Wartezeiten passiert (Abschn. IV.4.4.3)? Als Grund kann nur eine andere ÖPNV-Linie akzeptiert werden, weiter nichts.

Der Einstieg in den Bus sollte grundsätzlich an allen Türen zugelassen werden, außer vielleicht spät abends. Eine Abkehr vom Taktfahrplan ist äußerst fahrgastunfreundlich, außer bei Taktzeiten unter 5 min, und deshalb nicht für Kosten-Nutzen-Untersuchungen geeignet (Abschn. IV.4.4.5).

Im 10-min-Netz 2023 (Abb. 64 auf S. 245) fehlen zahlreiche Strecken: S-Bahn nach Erkner, Spindlersfeld, Bernau, Oranienburg, Straßenbahn Köpenick – S Mahlsdorf, Bus Treptow – Schöneweide, Baumschulenstraße, Stralau, Elsterwerdaer Platz Richtung Nord und Süd.

Ein separater Flughafenexpress FEX nur zwischen Hauptbahnhof und BER ist ungeeignet, die Linien müssen über beide Enden hinaus weitergeführt werden. Die dritte und vierte S-Bahn-Zuggruppe zum BER ist erforderlich (Abschn. V.1.1.5).

Die angestrebten Steigerungsraten der Verkehrsleistungen der S-Bahn (nur 3,6 %) und Straßenbahn (nur 8,7 %) bis 2023 (Tabelle 31) sind zu gering.

Die bis 2023 geplanten Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr (Abschn. V.2.2, u. a. Tabelle 32 auf S. 259) sind völlig unzureichend und kommen zu spät. Auf den am stärksten nachgefragten Achsen sind stündlich zwei überall haltenden Vorortzüge und zwei langlaufende Regionalzüge mit wenig Halten notwendig.

Unverständlich ist, warum die Linien RB 24 und 32 in a und b aufgespalten werden und warum keine Direktverbindung Potsdam – Schönefeld vorgesehen ist (Tabelle 34 auf S. 260). Völlig unverständlich und abzulehnen ist der Rückschritt, dass die Linie der RB 23 in der zweiten Betriebsstufe bis Ostbahnhof verkürzt werden soll (S. 261). Es fehlt das eindeutige Bekenntnis zum dauerhaften Erhalt des Regionalbahnhofs Schönefeld (alt).

Das S-Bahn-Netz 2030 (Abb. 73) weist erhebliche Lücken auf: die zweite Zuggruppe von der Stadtbahn zum Südosten über die Kurve Warschauer Straße – Treptower Park, S3 zwischen Westkreuz und Charlottenburg, 10-min-Takt nach Spindlersfeld, S8 zwischen Hohen Neuendorf und Birkenwerder, die zweite Zuggruppe vom Westhafen zum Hauptbahnhof tief.

Die Verstärkerfahrten der Straßenbahnlinie M8 müssten eher bis zum Alexanderplatz oder Hauptbahnhof verlängert werden und nicht nach Springpfuhl verkürzt werden (S. 276). Die Angebotsverbesserungen der Straßenbahn sind nicht erst „mittelfristig“, sondern vorher notwendig (Tabelle 40 auf S. 278f).

Statt Vorbehalten gegen den Straßenbahn-Ausbau (S. 280) sollte über den Bundesrat eine Lösung gesucht werden, die offensichtlich notwendigen Projekte ohne zeitraubende Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu realisieren.

In der Tabelle 43 auf S. 282 fehlen die Zielnetz-Strecken des Bündnisses Pro Straßenbahn, siehe auch zu Abschn. IV.1.5.3.

Es wäre hilfreich, das Aussehen und die Funktionsweise der unbekanntenen englischsprachigen Verkehrsmittel zu erklären (Tabelle 49 auf S. 312ff). Der Begriff „Wassertaxi“ zielt auf ein kleines Boot, das auf Anforderung ohne Fahrplan verkehrt. Sinnvoller und untersu-

chenswert erscheint aber ein regulärer Schiffslinienverkehr in den Außenbezirken, der nach Fahrplan vor allem zwischen beiden Ufern der Spree und der Havel hin und her pendelt und zeitliche Vorteile gegenüber Brücken bietet.

Der Einschätzung zur Seilbahn Kienberg (S. 313) müssen wir leider zustimmen. Die ÖPNV-Nachnutzung wurde bei der Planung der Trasse ungenügend bedacht.

Zur Güterstraßenbahn (S. 313) fehlt ein Prüfauftrag zu möglichen Einsatzgebieten.

Der Prüfauftrag für fahrerlose Kleinbusse (S. 315) ist ungenau. Er darf sich nur auf Siedlungsgebiete am Stadtrand beziehen.

Das Projekt „Berlkönig“ (S. 317) steht im krassen Widerspruch zu den Zielen des MobG und des NVP. Es hätte nur in einem Außenbezirk Berechtigung. In den vorgesehenen innerstädtischen Anwendungsgebieten fehlen stattdessen fahrplanmäßige Quartierbus-Linien.

Mahlsdorf Süd ist ein geeignetes Erprobungsgebiet für Bedarfsverkehre (S. 320 ff), Neukölln und Lichtenberg benötigen dagegen regulären Linienverkehr. Es fehlen weitere Ankerhaltstellen, vor allem mittendrin im Bedienungsgebiet.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Cornelius