

## Guter Umlandverkehr Berlin-Brandenburg und Schieneninfrastrukturprojekt i2030

[www.i2030.de](http://www.i2030.de)  
[nordost.vcd.org/startseite](http://nordost.vcd.org/startseite)

### **Stellungnahme und Forderungen des VCD Nordost und des VCD Brandenburg**

Der VCD Nordost e. V. (Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern) und der VCD Brandenburg e.V. (zusammen im Folgenden **VCD**) fordern angesichts rasant wachsender Pendlerzahlen, überlasteter Einfallstraßen im Berufsverkehr und zugeparkter U- und S-Bahnhöfe in den Außenbezirken eine Priorität auf den schnellen Ausbau des Regionalverkehrs mit dem Ziel, den Anteil am Modal Split bis 2035 zu verdoppeln,.

Für die Einhaltung unserer Verpflichtungen zum Klimaschutz und angesichts der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden Stadt und in der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg ist eine grundlegende Mobilitätswende dringend nötig. Dafür ist der zügige Ausbau eines ebenso attraktiven wie auch leistungsstarken ÖPNV unerlässlich. Rückgrat der nötigen Beförderungsleistung ist dabei der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr. Eine erste Ausbaustufe muss bis 2030 fertig umgesetzt und einsatzbereit sein, ein Teil bereits deutlich früher. Für die Zeit nach 2030 sind weitergehende Planungen frühzeitig zu beginnen.

Der VCD begrüßt insofern das Schieneninfrastruktur-Projekt i2030. Es ist ein Grundstein für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung und bringt die Beteiligten an einen Tisch. Es ist jedoch halbherzig mit Blick auf die erforderliche Mobilitätswende. Eine Verdoppelung der ÖPNV-Fahrgastzahlen, wie sie die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung vorsieht und zugleich Ziel des VCD ist, und eine entsprechende Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖV-Pendlerverkehrs sind mit den geplanten Maßnahmen nicht erreichbar.

Das Projekt i2030 muss dafür in einem Stufenkonzept als i2040 und i2050 fortgeschrieben werden. Dabei muss sich der Ausbau an den Klimaschutzziele orientieren, bis 2035 mindestens auf eine Verdoppelung des Modal Split-Anteils im ÖV abzielen und bis 2050 die Klimaneutralität des Verkehrs in Berlin/Brandenburg vorbereiten. Eine solche Vision fehlt.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | [info@vcd-nordost.org](mailto:info@vcd-nordost.org) | [www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de)

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

## **Der VCD fordert:**

### **Schaffung erforderlicher Planungs- und Genehmigungskapazitäten**

Damit spätestens bis 2030 spürbare Verbesserungen tatsächlich wirksam werden, müssen die Planung und auch die Umsetzung nun endlich energisch angegangen und vorangetrieben werden. Dringend ist der zügige Aufbau ausreichender Personalkapazitäten für die nötigen Planungs- und auch Genehmigungsverfahren.

Um unnötige Verzögerungen zu vermeiden, sollte zu allen Maßnahmen bereits in den frühen Planungsphasen eine öffentliche Beteiligung stattfinden, um mögliche Interessenkonflikte frühzeitig zu erkennen und zu entschärfen. Diese Prozesse müssen moderiert und fachlich begleitet werden, wofür entsprechende Personalkapazitäten schleunigst aufzubauen sind.

Auch für die nötigen umfangreichen Genehmigungsverfahren muss rechtzeitig das notwendige Personal aufgebaut werden, um möglichst schnell in die Bauphase zu kommen.

### **Gute Arbeitsteilung zwischen S-Bahn und Regionalverkehr**

#### 1. Regionalverkehr der abgestuften Geschwindigkeiten

Zentral sind für Umlandpendler Reisezeit und Komfort. Die Erfahrung lehrt, dass bei parallelem Regional- und S-Bahn-Verkehr der Regionalverkehr über längere Strecken besser angenommen wird. Die S-Bahn ist in den Außenästen (auch nach Spandau und Potsdam) weniger nachgefragt. Mit Blick auf die jeweilige Gesamtreisezeit bedarf es einer guten Arbeitsteilung zwischen S-Bahn und Regionalverkehr.

#### 2. MetropolExpress

Wir fordern die Einführung eines zusätzlichen Vorort-Bahn-Systems als „drittes Produkt“. Im Rahmen einer „guten Arbeitsteilung“ mit Regionalverkehr und S-Bahn soll dieses sowohl in seiner Funktion als auch in seiner Bezeichnung klar abgegrenzt sein. Der VCD spricht sich für die Bezeichnung „MetropolExpress“ aus. Dieser soll insbesondere Fahrgäste im nahen Umland an mehreren Halten einsammeln, um diese dann zügig nach Berlin zu fahren mit innerstädtischen Halten nur an wenigen bedeutenden Umsteigepunkten. Der RegionalExpress muss dann im nahen Umland seltener halten, wodurch die Reisezeit beschleunigt wird.

### 3. Abgestufte Angebote (Produkte) für unterschiedliche Entfernungen

- RegionalExpress-Linien bieten schnelle Verbindungen über längere Distanzen und bedienen innerstädtisch und im nahen Umland nur ausgewählte Halte.
- Der MetropolExpress bietet schnelle Verbindungen in das nahe Umland, z. B. nach Nauen und Kremmen, und bedient innerstädtisch nur ausgewählte Halte.
- Das System S-Bahn mit kürzeren Haltabständen ist in der Regel für den innerstädtischen Verkehr sowie direkt angrenzende Siedlungsschwerpunkte am besten geeignet. Die S-Bahn dient darüber hinaus der Feinverteilung der Fahrgäste des Regionalverkehrs und des MetropolExpress, die innerhalb Berlins seltener halten. Im Sinne guter Arbeitsteilung sind dazu geeignete Umsteigepunkte nötig.

Die i2030-Planungen müssen sicherstellen, dass ein solches System umsetzbar ist. Keinesfalls ist zuzulassen, dass RE-Fahrzeiten verlängert werden.

### 4. Ausbau der S-Bahn

Für die bestehenden Außenäste der S-Bahn fordert der VCD einen kompletten zweigleisigen Ausbau, um einen stabilen und attraktiven 5/10 Minuten Takt fahren zu können. Eine Verlängerung (Neubau) von Gleichstromtrassen weit ins Umland ist wegen höherer Kompatibilität und Kostenvorteile von Wechselstromtrassen sowie wegen schnellerer Reisezeiten im Regionalverkehr und MetropolExpress in der Regel nicht sinnvoll. Bestehende S-Bahn-Linien ins Umland sollen aber bestehen bleiben.

### 5. Elektrifizierung des Regionalverkehrs als Regelfall

Der VCD fordert, grundsätzlich sämtliche Trassen des Regionalverkehrs mit Wechselstrom zu elektrifizieren. Dieses ist die kostengünstigste und mit Blick auf das Gesamtsystem zweckmäßige Lösung. Zusätzliche Gleichstromtrassen außerhalb des innerstädtischen Verkehrs, nicht elektrifizierte Trassen und Zwei-System-Fahrzeuge sind zu vermeiden und allenfalls in Ausnahmefällen sinnvoll, beispielsweise als Zwei-System-Fahrzeuge Batterie/Oberleitung. Die Entwicklung auf dem Sektor der Energiespeicher (z. B. Brennstoffzellen) sowie das Güterverkehrsaufkommen sind als Einflussfaktoren zu berücksichtigen.

### 6. Taktverdichtung

Für alle Metropolexpress- und Regionalexpress-Linien ist ein 15/30-Minuten-Takt vorzusehen, für die S-Bahn ein 5/10-Minuten-Takt.

## **Sämtliche Korridore betrachten**

Um eine Verkehrswende zu erreichen, sind sämtliche Korridore – nicht nur die acht, die beim Projekt i2030 im Mittelpunkt stehen – zu betrachten. Unter anderem sollten für folgende Strecken Alternativen geprüft werden (Liste ist nicht vollständig):

### 1. Nordbahn

Der VCD fordert, auch die Nordbahn als direkte und schnellste Verbindung in das nördliche Umland und bis zur Ostsee bereits in das Projekt i2030 mit hoher Priorität mit aufzunehmen. Die Trasse ist mit ausreichend Platz vorhanden und kann mit hohen Kapazitäten und kurzen Reisezeiten ein attraktives Angebot zum Umsteigen aus dem derzeit vorherrschenden MIV im Norden Berlins bieten. Damit kann auch absehbaren Engpässen auf Nachbartrassen (z.B. Kreuzungsbahnhof Karow) vorgebeugt werden.

### 2. Kremmener Bahn

Der VCD fordert, dass der Prignitz-Express im Ergebnis auf direkter Strecke und mit entsprechend kurzen Reisezeiten über die Kremmener Bahn nach Berlin fährt. Der Mehrwert einer parallelen S-Bahn-Verlängerung nach Velten ist dann fraglich. Ein Mischbetrieb wird von uns abgelehnt. Der Gleisbau für den Regionalverkehr bis Gesundbrunnen (oder weiter) ist gegenüber einer S-Bahn-Verlängerung jedenfalls vorrangig, einschließlich Beseitigung der Schranke in Tegel. Dies entlastet auch den Bahnhof Spandau. In einer ersten Ausbaustufe des Projekts i2030 kann der Prignitz-Express ggf. auch zunächst über den BAR und die Nordbahn geführt werden. Für die S-Bahn fordern wir den zweigleisigen Ausbau bis Hennigsdorf, um den 5/10 Minuten Takt zu ermöglichen.

### 3. Hamburger Bahn, Anbindung Spandau-West

Im Rahmen des Ausbaus der Hamburger Bahn ist eine schnelle Schienenanbindung für Spandau-West mit Haltepunkt etwa in Höhe Klosterbuschweg vorzusehen. Mit Blick auf die Einwohnerzahlen ist dieses von erheblicher Bedeutung für eine Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den ÖPNV. Dieses wird auch beim Blick auf die Einwohnerzahlen Spandau-West (einschließlich Falkenhagener Feld) im Vergleich zu den Orten jenseits Falkensees bis Nauen deutlich. Im Sinne guter Arbeitsteilung ist deshalb hier zusätzlich die Verlängerung der S-Bahn sinnvoll. Ein Umsteigepunkt zwischen Regionalverkehr und S-Bahn auf Höhe Klosterbuschweg kann den Bahnhof Spandau entlasten. Die Möglichkeit einer Direktanbindung in das Falkenhagener Feld durch Abzweig der S-Bahn, ggf. auch unterirdisch, ist zu prüfen. Sinnvoller und auch kostengünstiger als eine U-Bahn-Verbindung wäre dies allemal. Eine S-Bahn-Verlängerung über die Stadtgrenze hinaus nach Falkensee oder gar bis Nauen hält der VCD für nicht sinnvoll.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | [info@vcd-nordost.org](mailto:info@vcd-nordost.org) | [www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de)

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

4. Wetzlarer Bahn (Berlin–Blankenheim über Michendorf, Seddin, Bad Belzig)

Der VCD sieht große Potenziale für die Wetzlarer Bahn, die zu heben sind.

5. Stammbahn

Der VCD geht davon aus, dass Konsens besteht, dass die Stammbahn als Regional- (und ggf. Fern-)Bahn-Entlastung für die Stadtbahn ausgebaut werden muss.

6. Heidekrautbahn (Berlin über Basdorf, Wandlitz nach Groß Schönebeck)

Bei der Heidekrautbahn ist bereits bei der jetzigen Planung, beispielsweise für Querungsbauwerke für den Rad- und Fussverkehr, die Option mittelfristiger Zweigleisigkeit und Elektrifizierung ebenso offen zu halten wie eine mögliche Verlängerung nach Oranienburg.

### **Kapazitätserhöhung durch Infrastruktur**

1. Strangkonzept für Durchbindungen

Um die beschränkte Kapazität der Infrastruktur optimal zu nutzen, sollen alle Linien durchgebunden werden, also nicht in Berlin enden. Hierzu ist ein Strangkonzept umzusetzen, das Gleiskreuzungen und Einfädelungen als kapazitätslimitierende Faktoren vermeidet oder planfrei umsetzt, um kreuzungsfreie Durchbindungen zu schaffen.

2. Verbindungskurven zum Ring für mehr Flexibilität und Umleitungsmöglichkeiten

Dennoch sind Möglichkeiten der Einfädelung von und zu den Korridoren vorzusehen, z. B. von der Stammbahn sowohl in den Nord-Süd-Tunnel zum Hauptbahnhof als auch auf den Ring zum Südkreuz, zwecks Erhöhung der Flexibilität bei Störungen und/oder Bauarbeiten. Ähnliches gilt z.B. in Jungfernheide und Westkreuz für Verbindungskurven zwischen Spandau, Ring und Stadtbahn. Die dafür nötigen Flächen sind zu sichern

3. Kreuzungsfreie Querungsmöglichkeiten, Abbau von Bahnübergängen

Bahnübergänge in Berlin und im Berliner Umland sind zu beseitigen, wobei kreuzungsfreie Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr ausreichend geschaffen werden müssen. Für Kfz-Verkehr sind Umwege zumutbar.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

#### 4. Bahnsteigverlängerungen

Bahnsteigverlängerungen auf mindestens 210 Meter sind als verhältnismäßig schnelle Maßnahme zur Kapazitätserhöhung prioritär anzugehen, damit auf überlasteten Strecken in der Hauptverkehrszeit längere Züge eingesetzt werden können. Die Beschaffung des dazu notwendigen rollenden Materials muss entsprechend früh geplant werden.

5. Fern- und Güterverkehr sind bei allen Planungen mit zu bedenken.

### **Die Planungen müssen nun energisch angegangen und vorangetrieben werden. Das ist aus unserer Sicht bislang kaum erkennbar.**

Wir haben keine Zeit mehr für jahrzehntelange Planungen und Genehmigungsverfahren (wie bei der Dresdner Bahn), wenn wir nicht im Verkehr ersticken wollen.

Ziel muss sein, dass zumindest die im Projekt i2030 bereits genannten neuen Strecken, Wieder-Inbetriebnahmen, Ausbauten und weiteren Maßnahmen bis zum Jahr 2030 tatsächlich weitestgehend in Betrieb sind, teilweise auch schon früher.

Die Planung ist gleichzeitig in einem Stufenkonzept unter Berücksichtigung der Klimaziele so fortzuschreiben, dass sich der Anteil des ÖVs am Modal Split bis 2035 mindestens verdoppelt und der Verkehr in Berlin/Brandenburg bis 2050 klimaneutral wird.

### **Nur so kann dem Verkehrskollaps in der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg vorgebeugt werden.**

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

**Entwicklung des vorliegenden Positionspapiers beim VCD:**

Dezember 2018: Absprache beider Landesverbände für eine gemeinsame Positionierung  
März bis Juni 2019: Externe Referenten in der AG ÖV  
Ab Juni 2019: Erarbeitung einer Positionierung des VCD in der AG ÖV  
16.10.2019: abschließende Beratung in der AG ÖV  
28.10.2019 beschlossen im Vorstand des VCD Nordost

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich ein für ein positives Miteinander aller Verkehrsarten, eine ökologische Verkehrswende und Mobilität für Menschen. Schwerpunkte sind dabei die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) und mehr Verkehrssicherheit gerade auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

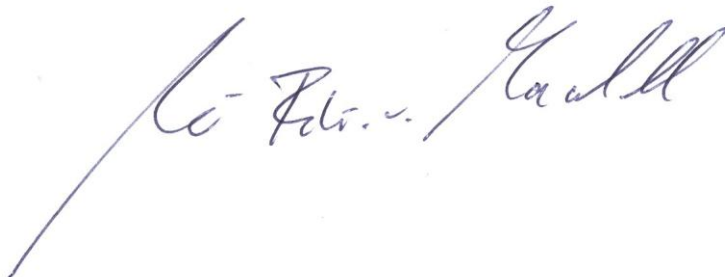
Der VCD Nordost ist der Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern.

vcd-nordost.de  
vcd.org

Rückfragen an:

Heiner v. Marschall, Landesvorsitzender 0174-465 6523  
[heiner.v.marschall@vcd-nordost.de](mailto:heiner.v.marschall@vcd-nordost.de)

Berlin, 12.11.2019



VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | [info@vcd-nordost.org](mailto:info@vcd-nordost.org) | [www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de)  
Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS  
Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.