

## **„Grünes Zielnetz Berlin-Umland 2020“ – Berlin und Brandenburg im Takt**

Der Stadt-Umland-Verkehr zwischen Berlin und Brandenburg hat mit fast 700 000 täglichen Fahrten ein riesiges Verlagerungspotential auf die Schiene, von dem nahezu 150.000 Brandenburger und 55.000 Berliner BerufspendlerInnen täglich betroffen sind. Der in der Vergangenheit von Brandenburg praktizierte Weg, das Autobahn- und Bundesfernstraßennetz in Richtung Berlin auszubauen, führt in die Sackgasse. Der Ausbau der B 101 bis an die Berliner Stadtgrenze wird vom Brandenburger Landesverkehrsminister bereits verworfen, aber es wird nicht konsequent weitergedacht.

Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene leistet einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz. Auch zur Sicherung der Mobilität der Menschen ist ein schneller Schienenpersonenverkehr erforderlich. Der Eisenbahnknoten Berlin hat nicht nur für die PendlerInnen aus Berlin große Bedeutung. Auch die umweltfreundliche Mobilität der BrandenburgerInnen sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Südrichtung wird am günstigsten über den Eisenbahnknoten Berlin realisiert. Berlin ist der Eisenbahnknoten für Berlin und Brandenburg.

Bei der Eisenbahnplanung im Stadt-Umland-Raum Berlin-Brandenburg bestehen jedoch erhebliche Defizite in der Verwaltungsstruktur. Außerdem fehlt es an einer gemeinsamen nachhaltigen Zielstellung der beiden Länder. Da zwischen den anderen Parteien in beiden Landesparlamenten erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestehen, können BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als einzige Partei ein gemeinsames, realisierbares und effizientes Zielkonzept vertreten.

Nach der Schwachstellenanalyse des gegenwärtigen Regional- und S-Bahnnetzes haben BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die bis 2020 eingeplanten Investitionen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur kritisch überprüft, hierfür sind mehr als 2,5 Mrd. EURO Steuergelder aus Bundesmitteln vorgesehen (s. Tabelle).

### **Grüne Vorschläge für ein „Zielnetz Berlin-Umland 2020“**

Aktuelle Situation

Seit der Einstellung des Interregio-Produktes muss der Regionalexpress (RE) inzwischen mehrere Länder als Fernverkehrsfunktion verbinden. Die Regionalexpress-Linien in Brandenburg sind die länderübergreifenden Nord-Süd Verbindungen zwischen Ostsee und Sachsen sowie in Ost-West Richtung zwischen Oder und Elbe – zwischen Frankfurt und Magdeburg. Viele Regionalbahnlinien enden an der Stadtgrenze (z.B. in Spandau oder Charlottenburg) und sind nicht optimal mit dem städtischen ÖPNV-Netz verbunden. Die Gleichstrom-S-Bahn (GS) dient im Wesentlichen der Flächenerschließung in Berlin. Diese Aufgabe erfüllt sie auch im Vergleich zu anderen Städten gut, aber sie hat, soweit sie ins Umland fährt, zu geringe Reisegeschwindigkeiten. In einigen Bereichen ist sie teilweise ein teilungsbedingtes Provisorium - mit sinkenden Fahrgastzahlen (Nordöstlicher Außenring zwischen Karow und Birkenwerder sowie südlicher Außenring nach Schönefeld).

Unsere Alternativen

Mit der **Einführung des Stadtexpressproduktes (SE)** soll die Lücke im Stadt-Umlandverkehr geschlossen werden. Der Stadtexpress nutzt die vorhandene und zu ergänzende Wechselstrominfrastruktur und ermöglicht hohe Reisegeschwindigkeiten. Er erschließt den Verflechtungsraum und bedient die Hauptumsteigepunkte in Berlin. Außerdem sorgt der SE in Berlin für schnelle innerstädtische Verbindungen und schafft eine attraktive Anbindung des unzureichend in Nord-Süd-Richtung erschlossenen Hauptbahnhofes.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zeigen auf, wie mit weniger Investitionen in die Infrastruktur wesentlich größere und zeitlich frühere Effekte erzielt werden können (s. Tabelle). Die errechneten Einsparungen belaufen sich langfristig auf etwa 350 Millionen EURO. Viele PendlerInnen zwischen Berlin und Brandenburg könnten damit schneller zum Umstieg vom Auto auf die Schiene bewogen werden. Außerdem wurden die Planungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen bewertet.

Dringender Handlungsbedarf besteht bei der **Schienenanbindung des Flughafenbahnhofes BBI Schönefeld** aufgrund der begonnenen Bauarbeiten und der seit August ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für die östliche Schienenanbindung. Anstelle der Westumfahrung durch die Gleichstrom-S-Bahn sowie die Ostanbindung durch das Waldgebiet zwischen Görlitzer Bahn und der vorhandenen Bundesautobahn (BAB 113 alt) schlagen wir eine **direkte Führung der Wechselstromgleise für Fernbahn, RE, SE und RB parallel zur neuen Bundesautobahn (BAB 113n) und direkt zum Grünauer Kreuz** vor. Damit könnten ca. 50 Mio. EURO Investitionen und teure Umwegfahrten vermieden werden.

Dringenden Handlungsbedarf sehen wir für den Bau einer zweigleisigen Schienenverbindung zwischen Ostbahnhof und dem Fernbahnhof Lichtenberg beim begonnenen Umbau des Ostkreuzes. Diese Schienenverbindung ist bislang im Planfeststellungsbeschluss nicht vorgesehen.

Den **Bahnhof Birkenwerder** wollen wir zum Regionalbahnhof ausbauen um die Wachstumsregion der Oberhaveler S-Bahngemeinden an die Regional- und Stadtexpresslinien anzuschließen.

Die **Heidekrautbahn** wollen wir umweltgerecht sowohl als Teilabschnitt einer Nahverkehrstangente nutzen sowie die Bedingungen für den Pendel- und Ausflugsverkehr verbessern. Dringender Handlungsbedarf besteht nun durch das laufende Planfeststellungsverfahren für den sechsspurigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB A10), das eine Behelfsbrücke und die neue Bahnbrücke an alter Stelle vorsieht. **Wir schlagen vor, die neue Bahnbrücke als Teil der Nahverkehrstangente im Gewerbegebiet über die A10 zu führen.** Die Mehrkosten von etwa 5

Millionen EURO sind moderat, zumal dadurch die infrastrukturelle Einbindung der Heidekrautbahn in das Berliner Schienennetz verbessert wird.

In diesem Jahr soll für die **S 21 Nord** zwischen Nordkreuz und Hauptbahnhof mit dem Bau zweier weiterer Gleise für eine Gleichstrom-S-Bahn S 21 begonnen werden. **Wir schlagen vor, diesen Ausbau zugunsten der Realisierung der Potsdamer Stammbahn zurückzustellen.** Die vorhandenen vier Wechselstromgleise durch den Nord-Süd-Tunnel haben noch ausreichende Kapazitätsreserven. Die Realisierung der Potsdamer Stammbahn schafft einen stabilen 15/7,5 Minuten Takt zwischen nördlichem und südlichem S-Bahn-Innenring (Bahnhof Gesundbrunnen/Jungfernheide – Hauptbahnhof – Potsdamer Platz – Südkreuz/Schöneberg) auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten.

Die **Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn** führt zu deutlich besseren Verbindungen für Potsdam, den südwestlichen Teil von Berlin und das weitere Umland. Der Potsdamer Platz in Berlin und der Potsdamer Hauptbahnhof wären jeweils in zwölf Minuten von Düppel-Kleinmachnow aus zu erreichen. Dadurch kann der insbesondere durch PendlerInnen zu den Potsdamer Hochschulen oft überfüllte RE1 zwischen Potsdam und Berlin-Hauptbahnhof entlastet werden. Zum anderen erhalten viele BerlinerInnen, die im Europarc Dreilinden arbeiten, ein attraktives Angebot, ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Außerdem erhalten die Regionen an der Stettiner Bahn zwischen Gesundbrunnen und Eberswalde eine direkte Schienenverbindung zur Landeshauptstadt Potsdam. Beim Verzicht auf den Ausbau der S 21 Nord und stattdessen Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn könnten nach unseren Schätzungen 350 Millionen EURO eingespart werden.

Wir wollen außerdem den **langfristigen Erhalt der RB 33** (Halbstundentakt zwischen (Jüterbog)->Beelitz->Wannsee) mit Halt an allen Bahnhöfen **und der RB 22** (Außenring) (Potsdam Hbf-> Flughafen Schönefeld) sichern.

Anstelle der Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn von Berlin-Spandau nach Falkensee, die nachweislich zu einem Fahrgastverlust in Brandenburg führen würde, muss diese Strecke in das Netz des Stadtexpress eingebunden werden (Relation Nauen-Flughafen BBI-Schönefeld bzw. Wünsdorf-Waldstadt). Ein **drittes Wechselstromgleis für Regional- und Stadtexpress auf der Hamburger Bahn** könnte in Zukunft nötig werden, wenn der Fernverkehr auf dieser Strecke (u.a. ICE-Strecke Berlin-Hamburg) so stark ausgeweitet werden sollte, dass hier eine Überlastung durch sowohl den Fern- als auch Regionalverkehr eintritt. Durch ein drittes Gleis könnten Störungen im Fernverkehr beseitigt und die Kapazitäten für den Regionalverkehr deutlich erhöht werden. Optional könnte zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in Spandau die **Gleichstrom-S-Bahn vom Bahnhof Spandau auf den Gleisen der Havelländischen Eisenbahn ins Falkenhagener Feld bis nach Hakenfelde** verlängert werden. Diese Lösung ist der in Berlin vorgeschlagenen Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn auf der Trasse der Hamburger Bahn bis Hackbuschstraße vorzuziehen, weil im Falkenhagener Feld bevölkerungsstarke, dicht besiedelte Wohngebiete erreicht werden, die bisher im ÖPNV nur mit dem Bus erschlossen sind und wegen ihrer Sozialstruktur dringend eine Aufwertung benötigen. Entlang der Hamburger Bahn befindet sich hingegen innerhalb Berlins Einfamilienhausbebauung mit entsprechend geringerem Fahrgastpotential.

Des Weiteren schlagen wir einen neuen **Regionalbahnhof Olympiastadion** mit zwei Außenbahnsteigen als Umsteigemöglichkeit zur U2 und zum Olympiagelände vor. Derzeit in Spandau endende Züge sollten dann über Olympiastadion auf die Stadtbahn weitergeführt werden. Damit würden die gegenwärtigen Behinderungen im Bahnhof Spandau beseitigt und die Durchlassfähigkeit erhöht. Gleichzeitig würde eine neue Verknüpfung zur Berliner U-Bahn

geschaffen. Schließlich würde die Erreichbarkeit des Olympia-Stadions von außerhalb Berlins mit der Bahn wesentlich verbessert. (geschätzte Kosten ca. 5 Millionen EURO).

Diese effizienten Infrastrukturverbesserungen ermöglichen auch die Verbesserung des Schienenverkehrs in Richtung Polen – sowohl durch die **Einbeziehung der Stettiner Bahn als auch der Ostbahn**.

Das „Grüne Zielnetz Berlin-Umland 2020“ ermöglicht Berlin einen integralen Taktfahrplan (ITF) den *Berlin Brandenburg Takt*. Denn von einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot profitieren beide Bundesländer. Die Planungen beider Länder müssen jedoch noch besser aufeinander abgestimmt und die Verkehrsangebote sinnvoll miteinander verzahnt werden. Um kürzere Wartezeiten zu erreichen, gilt gleiches gilt für die Busverkehre der brandenburgischen Kreise, die mit dem SPNV-Angebot im Land besser zusammengeführt werden müssen, statt an einigen Stellen Bus-Parallelverkehre zur Schiene aufrecht zu erhalten.

Die grünen Fraktionen im Europäischen Parlament, im Deutschen Bundestag und im Abgeordnetenhaus von Berlin werden gebeten, sich für die Realisierung des „Schienenverkehrskonzeptes Berlin/Brandenburg“ durch entsprechende Anfragen und Anträge einzusetzen und die neue Prioritätenliste in den entsprechenden Planungen der jeweiligen Parlamente zu vertreten.

Wir wollen die **Maßnahmen im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) durch zeitliche und örtlichen Veränderungen in ihrer Effizienz verbessern** (s. Tabelle).

**Tabelle: Eisenbahnknoten Berlin/Brandenburg - Investitionen des Bundes und der Länder von 2006 bis 2010 / 2020 sowie Alternativen der LAG Verkehr Berlin/Brandenburg**

Nr	Maßnahme/ Verfahrensstand	Planung Bund und Länder	Kosten Bund und Länder in Mio. □	Geschätzte Kosten LAG in Mio. □	Alternative LAG
1 !	BBI Schönefeld - Planfest für Bf BBI - Planverfahren für Ostanbindung	Viergleisiger Bahnhof und 2 Gleise für Gleichstrom S-Bahn (incl. 30 Mio. □ Berlin und Branden- burg)	640	590	bessere Ostanbindung mit GS, RE + SE + FE Vorzugsvariante A der LAG und BVBB parallel zur neuen BAB und zum Grünauer Kreuz im Planfeststellungsverfahren für Ostanbindung Bf. prüfen !
2 !	S 21 Nord S 21 Süd Planfest S 21 Nord (Baubeginn 2007 !) Potsdamer Stammbahn Konzeption	2 zusätzliche Gleise und Tunnel für Gleichstrom – S- Bahn	550	200	Zurückstellung S 21 GS; dafür intensivere Nutzung der vier Wechselstromgleise mit 7,5 min. Takt zwischen nördl. u. südl. S- Bahn Innenring; Ausbau der Potsdamer Stammbahn vorziehen!
3 !	Ostkreuz Planfest für Bf	Bahnhofsausbau ohne zweigleisige Verb. Ostbf. nach Lichtenberg	450 (143,1 Mio. □ Bund)	470	Verbindung von Ostbf. nach Lichtenberg muss für 3 SE –Linien und Fernverkehr zwei-gleisig mit gebaut werden!
4 !	Heidekrautbahn Karower Kreuz BAB A 10 Planverfahren A 10	sechsspuriger Ausbau BAB A 10 mit Behelfsbrücke und neuer Bahn- brücke an alter Stelle	60	65	Neue Bahnbrücke über BAB im Gewerbegebiet als Teil der Nahverkehrstangente Barnim; Tram ins Märkische Viertel sowie Regio Tram als Option!
5	Hamburger Bahn Spandau – Falkensee Konzeption		70	90	anstelle GS parallel zur Hamburger Bahn 3. Wechselstromgleis für RE und SE; Option Havelländ. Bahn (Bötzowbahn) für GS ins Falkenhagener Feld
6	Bahnhof Olympia- Stadion Konzeption	für Regional- und Sonderverkehr		5	2 Außenbahnsteige als Umsteigemöglichkeit zur U2 und zum Olympiagelände; außerdem Entlastung des Bf. Spandau durch Weiterführung endender Züge bis Olympiast.
7	Dresdener Bahn	2 Gleise Südkreuz- Blankenfelde	430	430	Höhere Kapazität in Richtung niveaufreiem Grünauer Kreuz
8	ABS Berlin-Frank- furt/Oder im Bau	(insgesamt 539,00 Mio. □ )	330	330	Mehr Effizienz durch Erhöhung Kapazität u. Dlf. Wuhlheider Kreuz
Gesamtinvestition in Mio. Euro			2530	2180	350 Mio. Euro weniger

**Erläuterungen Abkürzungen**

I	Dringender Handlungsbedarf	RVBR	Bürgerverein Brandenburg-Berlin
im Bau	Maßnahme im Bau	SF	Stadtexpress
Planfest	Planfeststellungsbeschluss	RF	Regionalexpress
Planverf.	Planfeststellungsverfahren läuft	GS	Gleichstrom-S-Bahn
Konzeptio	Konzeption im Ergebnis	FF	Flughafenexpress