

Protokoll Forum Nahverkehr 02.05.2023 – Gruppe Infrastruktur

Vortragende: Clara Dewes (CNB), Dr. Jan Werner (CNB), Stephan Kubitz (SenMVKU)

Protokoll: Phillip Nitsch (CNB)

- Ein Teilnehmer von DB Netz fragt zur Nullfall-Karte, ob wirklich erwartet wird, dass die Straßenbahn in Spandau und die U-Bahn bis Mexikoplatz wirklich bereits bis 2030 umgesetzt werden soll.
 - Antwort: Ja. (*nachträgliche Ergänzung bzgl. Straßenbahn in Spandau: 2032*)
- Ein Teilnehmer des Deutschen Bahnkunden-Verbandes berichtet zur Planfall-Karte bzgl. der Dresdener Bahn/Buckower Chaussee, dass derzeit eine Straßenbrücke über die Bahntrasse gebaut wird, welche keine Straßenbahn-Lasten aufnehmen kann. Er möchte wissen, was mit der Brücke passiert, wenn die geplante Straßenbahn-Trasse umgesetzt wird.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass für den Planfall zunächst viele Vorschläge aus unterschiedlichen Quellen gesammelt und dargestellt wurden für die weitere Überprüfung, Bewertung und Reihung. Dies bedeutet daher gerade nicht, dass alle Strecken umgesetzt werden. Die benannte Straßenbahn-Trasse ist als Vorschlag drin, wird geprüft und nach verkehrlichen Kriterien und den Ergebnissen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) bewertet. Man hätte dies ggf. eher bei der Planung der Brücke berücksichtigen können, hatte sich aber damals in finanziell anderer Situation dagegen entschieden.
- Ein Teilnehmer merkt zur Planfall-Karte an, dass die Nahverkehrstangente Ost fehlt.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass nur die Abschnitte hervorgehoben dargestellt sind, auf denen es heute keinen SPNV gibt. Deswegen sind nur die Abschnitte NVT Nord und NVT Süd dargestellt. Die Nahverkehrstangente ist also in der Karte enthalten.
 - Der Teilnehmer antwortet, dass die gesamte Tangente dargestellt werden müsse, um ein sinnvolles Angebot zu schaffen.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass es bei Umsetzung der NVT ein vernünftiges Angebot geben wird.
 - Der Teilnehmer ergänzt, dass sich der Systemscheid S-Bahn/Regionalbahn auf die gesamte Tangente beziehen müsse.
 - SenMVKU/CNB bestätigt, dass dies der Fall sein wird. Die Kritik an der irritierenden Darstellung wird aufgenommen.
- Ein Teilnehmer aus dem Bezirksamt Reinickendorf merkt an, dass in der Nullfall-Karte der Straßenbahn-Abschnitt Kurt-Schumacher-Quartier <> Kurt-Schumacher-Platz nicht dargestellt ist.
 - SenMVKU/CNB: Wenn Strecken nicht im Nullfall dargestellt sind, bedeutet dies nicht, dass diese nicht umgesetzt werden.

- Alle Strecken, die dargestellt sind, werden nochmal geprüft werden. Der Nullfall sagt nur aus, dass die Strecke bereits im aktuellen NVP enthalten ist mit realistischer Realisierung bis 2030. Diese Strecken sind alle in Umsetzung. Der Planfall hingegen stellt dar, welche Strecken darüber hinaus dazu kommen könnten.
- Ein Teilnehmer der DB Netz fragt, wieso man die Straßenbahn in Spandau in der Nullfall-Karte darstellt, wenn ein Kriterium für den Nullfall die zeitgerechte Umsetzung ist. Es müssten eher mehr Maßnahmen aus dem Nullfall in den Planfall, als mehr vom Planfall in den Nullfall.
 - SenMVKU/CNB: Der Nullfall ist auf Basis abgestimmter Kriterien und bisheriger Planungsannahmen abgestimmt worden. Über den Planfall ist noch nicht entschieden. Für diesen werden derzeit die auf der Karte aufgeführten Maßnahmen geprüft und bewertet.
- Eine Teilnehmerin der SenMVKU fragt, ob die verschiedenen Trassen nach Spandau parallel geprüft werden.
 - Antwort SenMVKU/CNB: Ja, es wurden viele Strecken dargestellt, um die beste Strecke zu finden.
- Ein Teilnehmer vom VCD lobt, dass das, was in Arbeit ist, auch dargestellt ist. Es sollte aber auch das Zielnetz über 2030 hinaus dargestellt sein, da es dabei auch um Trassenfreihaltung gehe. Er stellt außerdem die Frage, wie gebaut wird.
 - Die Trassenfreihaltung betrifft alle raumwirksamen Infrastrukturvorhaben des ÖPNV-Bedarfsplans. Die Frage eines Zielnetzes ist davon getrennt zu sehen. *[nachträglicher Hinweis: Die Trassenvorhaltung nach ÖPNV-Bedarfsplan betrifft § 20 Absatz 4 Berliner MobG, hierzu ist tatsächlich die gesetzlich vorgeschriebene Übernahme in den FNP nicht erfolgt. Diskutiert wurde dann über das Vorrangnetz.]*
- Der Teilnehmer vom VCD fordert unter Bezug auf das MobG eine straßenscharfe Darstellung des Vorrangnetzes im NVP. Die BVG habe eine andere Karte fürs Vorrangnetz genutzt, als sie im FIS-Broker enthalten ist. Er fordert eine genaue Darstellung, damit Konflikte besser sichtbar sind. Es müsse außerdem stärker festgelegt werden, was Vorrang heißt. Er fragt, was es denn bedeute, wenn die Straßenbahn Vorrang im Straßenraum hat. Als Beispiel führt er den Abschnitt Turmstr./Huttenstr. an. Qualität und Reisezeit müssten in der Planung vorrangig sein. Dazu müsse das Netz, wie im Radverkehrsplan, straßenscharf dargestellt werden, um Konflikten vorzubeugen. Außerdem müssten konkrete Planungsvorgaben dazu gemacht werden, was Vorrang bedeutet (nämlich, dass andere Verkehre nachrangig sind). Er fordert klare Abwägungsvorgaben.
 - SenMVKU/CNB erläutert, dass das Vorrangnetz mit den jährlichen Angebotsänderungen nachgezogen wird. Daher kann mit unterschiedlich aktuellen Ständen gearbeitet werden, wenn der FIS Broker noch nicht aktualisiert wurde.
 - SenMVKU/CNB erläutert, dass das Vorrangnetz des ÖPNV zukünftig nach der Fahrgastnachfrage und der angebotsdichte klassifiziert werden soll. Diese Klassifizierung soll eine Hilfestellung in Konfliktlagen und bei sonstigem Priorisierungsbedarf bewirken.

- Ein Teilnehmer ergänzt, dass im MobG geregelt ist, dass das Vorrangnetz strabenscharf dargestellt werden soll wie im Radverkehrsplan.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass das Vorrangnetz des ÖPNV derzeit den Bestand abbildet, aber mittlerweile auch eine Darstellung von bedingt bestellten Angeboten (die aus praktischen Gründen noch nicht umgesetzt werden können) gefunden wurde.
 - Der Teilnehmer vom VCD antwortet, dass (wie bei anderen Planwerken) eine Karte mitbeschlossen werden sollte, die zeigt, welche Strecken/Straßen ausgebaut werden. Es geht darum, dass (wie beim Radnetz) durch eine Karte festgelegt ist, wo ausgebaut wird.
 - SenMVKU erläutert, dass das ÖPNV-Vorrangnetz vor dem MobG entstanden ist und dynamisch weitergeschrieben werde. Die damalige Formulierung war ausreichend für die Zwecke, die es erfüllen sollte. Jetzt haben sich aufgrund der Erarbeitung der Netze neue Anforderungen und Fragen ergeben, wie mit den Netzen untereinander umgegangen werden soll.
 - Für den jetzigen NVP wird die Erarbeitung eines Zielnetz 2030 erwogen, welches mit Blick auf das für 2030 geplante frühzeitig erstellt wird, damit die Priorisierung des ÖPNV rechtzeitig vorangetrieben werden kann.
 - *Nachträgliche Ergänzung: es wurden Kontakte ausgetauscht, um das Thema nochmal zu besprechen*
- Ein Teilnehmer fragt bzgl. der Stadtbahn, warum diese in beiden Karten grün eingezeichnet sei. Wo ist der Unterschied?
 - Antwort SenMVKU/CNB: Auf der Stadtbahn ist außer Instandhaltung/Ertüchtigung kein Infrastrukturneubau geplant, weshalb sie als Bestandsnetz dargestellt wird.
- Der Teilnehmer fordert den Ausbau der Regio-Kapazität auf der Stadtbahn. Dazu gehöre die Umsetzung von ECTS und kurzen Blockabschnitten, Leit- und Sicherheitstechnik, mehr Weichen etc.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass Ertüchtigungen nicht dargestellt werden, jedoch parallel umgesetzt werden. Es gibt eine eigenständige Liste an Ertüchtigungsmaßnahme. Das Thema/ der Wunsch nach Darstellung wird jedoch mitgenommen.
 - SenMVKU ergänzt, dass mit i2030 ein umfangreiches Projekt bestehe, welches Anpassungen im Betrieb nötig und möglich macht. Dies läuft jedoch nicht unter Infrastrukturneubau im NVP.
- Der Teilnehmer der DB Netz merkt an, dass die Karte unvollständig sei. Der Lückenschluss der Dresdener Bahn ist auf 2025 terminiert und nicht dargestellt.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass dies Bundesschieneninfrastruktur ist und diese nicht dargestellt wird.
 - Der Teilnehmer entgegnet, dass alle Infrastrukturmaßnahmen hier berücksichtigt werden sollten, um die für den Stadt-Umland-Verkehr genannten Ziele einzuhalten.

- SenMVKU/CNB antwortet, dass Planungen bzw. Darstellungen im Regionalverkehr schwierig sind, da das Brandenburger MIL den Regionalverkehr plant und sich Berlin nur anschließen kann, da man trotz des größten Quell- und Zielverkehrs die geringsten Streckenanteile habe.
 - Der Teilnehmer entgegnet, dass das Kernziel der Dresdener Bahn der Nahverkehr sei, weshalb sie enthalten sein müsse.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass die Dresdener Bahn im Angebot 2030 vollständig integriert sei. Sie ist jedoch auf der Karte nicht dargestellt, da sie bereits im Bau ist.
 - Der Teilnehmer fragt, wieso dann der Regionalbahnhof Köpenick dargestellt wird, welcher ja auch bereits im Bau ist.
 - SenMVKU/CNB macht klar, dass die Dresdener Bahn nicht in Frage gestellt wird, dass es aber offenbar einige Darstellungsschwierigkeiten gibt. Es wird für den Abschluss des NVP überlegt, wie die Ergebnisse des Planfalls besser darstellt oder erläutert werden können.
- Ein Teilnehmer des Deutschen Bahnkunden-Verbandes fordert, die Planwerke anzugleichen, da diese derzeit unterschiedliche Zeitschienen haben und fragt, wie SenMVKU / CNB das bewerten würde.
 - Herr Dr. Werner (CNB) würde dies als ausdrückliche Privatmeinung begrüßen. Dieses betreffe die Angebotsentwicklung im SPNV und insbesondere die Frage, welche Verkehrsangebote die begrenzten Kapazitäten der Stadtbahn nutzen sollen. Mit Brandenburg müsse auch auf Infrastruktur-Ebene über Priorisierung und Auswahl der Maßnahmen gesprochen werden. Er ergänzt, dass die auf Berliner Stadtgebiet befindlichen i2030-Maßnahmen dargestellt sind, die auf Brandenburger Landesgebiet nicht, da über diese nicht federführend durch Berlin entschieden wird.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Folien auf einer Webseite zur Verfügung gestellt werden.
 - SenMVKU/CNB antwortet, dass alle Teilnehmenden eine Mail mit Link erhalten, durch den sie das Material herunter laden können.