



Berlin und Brandenburg – Zug um Zug besser verbunden

Entwicklungsstrategie für den
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
in Berlin und Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Schienenpersonenverkehr in Brandenburg steht derzeit vor äußerst unterschiedlichen Herausforderungen. Während für viele Menschen überfüllte Pendlerzüge ein tägliches Ärgernis darstellen sind in anderen Landesteilen überlange Fahrzeiten für den Weg zum Arbeitsplatz und zurück die Regel. Gerade in ländlichen Regionen sind viele Menschen auf das Auto angewiesen, weil nicht genug Busse und Bahnen fahren.

Wir wollen durch ein ausreichendes Angebot an Bus- und Bahnverbindungen Brandenburg und Berlin besser verbinden. Die **Studie „Berlin und Brandenburg – Zug um Zug besser verbunden“** zeigt realistische und finanzierbare Alternativen zum heute existierenden Mobilitätsangebot auf. Durch einen sinnvolleren Einsatz der vorhandenen Mittel sowie mutige, weitsichtige Entscheidungen kann der öffentliche Verkehr eine realistische und zukunftsste Alternative für Mobilität in allen Teilen Brandenburgs sein. Brandenburg kann mehr – auch und gerade im Bereich Verkehr und Mobilität. Die Studie zeigt diese ganz eindeutig und beweist, dass Reisen mit dem Zug das Rückgrat moderner öffentlicher Mobilität sein sollte.

Der ländliche Raum in Brandenburg bedarf einer besseren und damit schnelleren, häufigeren und direkteren Anbindung an den Großraum Berlin. Einerseits ist dies notwendig, um attraktiv zu sein für Pendler und ihre Familien, die in Berlin arbeiten und in Brandenburg wohnen. Andererseits ist eine bessere Schienenverbindung ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität Brandenburgs als Arbeitsplatz für berufstätige Berliner. Das hier vorgeschlagene Mobilitätskonzept berücksichtigt dabei die zunehmenden Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort, welche die Lebensrealitäten vieler Menschen jetzt und in Zukunft prägen werden. Reisen mit der Bahn ist eine moderne, bequeme und ökologisch sinnvolle Alternative zu anderen Fortbewegungsmitteln – wenn das richtige Konzept zu Grunde liegt.

Durch ein neues Linienkonzept werden Probleme des bestehenden Netzes grundsätzlich gelöst. Der Metropolexpress bietet eine Möglichkeit die an Berlin angrenzenden Kommunen eng an die Bundeshauptstadt anzubinden. Demgegenüber eröffnen die Regionalverkehrsangebote eine zuverlässige und schnelle Verbindung aus den Ober- und Mittelzentren nach Berlin sowie in andere Metropolen. Der Schienenpersonennahverkehr kann so zu einem agilen Mobilitätsdienstleister für das ganze Land werden.

Die vorliegende Studie legt dabei einen umfassenden Ansatz von öffentlicher Mobilität zu Grunde. Zukünftige technologische Entwicklungen, wie beispielsweise die Einbindung von autonom fahrenden Fahrzeugen in die Mobilitätskette, werden ebenso berücksichtigt wie die unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen aller Altersgruppen. Junge Familien, Berufspendler, Senioren – die Ansprüche an einen ÖPNV der Zukunft sind vielseitig. Um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge auf die Herausforderungen der Zukunft auszurichten, ist es unumgänglich jetzt die richtigen Weichen zu stellen.

Daher ist neben einem zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur und den damit verbundenen Investitionen eine deutliche Ausweitung des Angebots zu planen und umzusetzen. Die notwendigen punktuellen Erweiterungen und Verbesserungen der Infrastruktur werden daher in dieser Studie ebenso klar benannt wie die erforderlichen zusätzlichen Bestellungen. Zur Finanzierung dieser Investitionen und des erweiterten Angebots werden ebenfalls belastbare Aussagen getroffen.

Die Zukunft Brandenburgs wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, alle Landesteile als attraktive Lebensräume für Menschen aller Altersgruppen zu erhalten. Hier kommt dem öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Wir wollen optimale Rahmenbedingungen für den Schienenpersonenverkehr schaffen. Die vorliegende Studie zeigt dazu einen realistischen Weg.



Ingo Senftleben



Rainer Genilke

Entwicklungsstrategie für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Berlin und Brandenburg

Erstellt für die

CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg

durch Innoverse GmbH

Hans Leister und Detlef Woiwode

Potsdam, den 22.03.2017

Im August 2016 hat die CDU-Fraktion des Landtags Brandenburg die Firma Innoverse GmbH beauftragt, eine Entwicklungsstrategie für den SPNV im Land Brandenburg zu erarbeiten.

Gegenstand dieser Arbeit ist die künftige Weiterentwicklung des Regionalverkehrs; die Berliner S-Bahn wird dabei nur an Stellen mit betrachtet, an denen eine Abstimmung mit dem Regionalverkehr notwendig ist.

Zielsetzung der Arbeit ist es, aufzuzeigen, wie das ganze Land Brandenburg, das Umland von Berlin ebenso wie die weiter entfernten Städte und Regionen, mit einer neuen Netzstruktur besser, also schneller, häufiger, und möglichst direkt (d.h. ohne Umsteigen), von Berlin und Potsdam erreichbar werden können.

Mehrleistungen im Regionalverkehr sind ohnehin unausweichlich, um mit der dynamisch wachsenden Nachfrage Schritt halten zu können. Eine neue Netzstruktur ermöglicht es, die Mehrleistungen so einzusetzen, dass größtmöglicher Nutzen für das ganze Land Brandenburg entsteht.

Die Arbeit ist in folgende Abschnitte gegliedert:

1. Ausgangslage und Struktur des Landes Brandenburg
2. Strukturelle Mängel des heutigen Regionalverkehrs-Angebots
3. Zielvorgaben für den regionalen Schienenverkehr
 - 3.1 Landesentwicklungsplan
 - 3.2 Landesnahverkehrsplan
 - 3.3 Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030
 - 3.4 Landesentwicklungsplan (Entwurf)
 - 3.5 Grundsätzliche Problematik der Planung aufgrund von Nachfrageprognosen
4. Vorwärtsstrategie zur besseren Verkehrserschließung Brandenburgs durch den Schienen-Regionalverkehr
 - 4.1 Ziele der Strukturpolitik
 - 4.2 Klare Vorgaben für eine Zukunfts-Strategie für den Schienen-Regionalverkehr
5. Innovationen im Schienenverkehr und deren Nutzung für den Regionalverkehr in Brandenburg
 - 5.1 Elektrischer Betrieb auf Strecken ohne Fahrleitung
 - 5.2 Kuppeln und Flügeln von elektrischen und heute mit Diesel betriebenen Linien
 - 5.3 Neues Signalsystem: Verdichtung der Zugfolge auf Engpass-Abschnitten
 - 5.4 Information über Besetzung im Zug in Echtzeit verfügbar
6. Einbindung der Fläche außerhalb der Städte
 - 6.1 Verknüpfung mit Individualverkehr
 - 6.2 ÖPNV zur Erschließung der Fläche
 - 6.3 Innovativer Neuansatz zur Erschließung der Fläche
 - 6.4 Autonom fahrende Zubringersysteme zu den Bahnhöfen
7. Integration der künftigen neuen IC-Linien des DB-Fernverkehrs

8. Lösungsansätze, Korridorbetrachtungen
 - 8.1 Anspruchsvolle Ziele braucht das Land
 - 8.2 Vorbemerkung zur Fahrplangestaltung
 - 8.3 Klare Produktbezeichnungen für die neuen Linien
 - 8.4 Korridore nach Berlin
 - 8.5 Lausitz
 - 8.6 Weitere Strecken in Brandenburg
9. Erster Entwurf eines neuen Liniennetzes 2030
10. Streckenbelastung im Knoten Berlin
 - 10.1 Berliner Stadtbahn
 - 10.2 Nord-Süd-Tunnel Berlin
11. Überblick Infrastrukturmaßnahmen
 - 11.1 Elektrifizierung
 - 11.2 Streckenausbau
 - 11.3 S-Bahn
 - 11.4 Bahnhöfe
 - 11.5 Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen
12. Vergleich Fahrzeit, Fahrtenhäufigkeit und umsteigefreie Direktverbindungen nach Berlin und Potsdam
 - 12.1 Zielsetzung des neuen Liniennetzes: Schneller, öfter, direkter
 - 12.2 Vergleich der Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten nach Berlin
 - 12.3 Vergleich der Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten nach Potsdam
 - 12.4 Grafische Darstellung der besseren Erreichbarkeit
13. Fahrgelderlöse als Risiko und Chance des Landes
 - 13.1 Struktur und Bedeutung der Fahrgasterlöse im SPNV
 - 13.2 VBB-Tarif und Einnahmenaufteilung
 - 13.3 Bisherige Nutzung technischer Möglichkeiten für Vertrieb und Tarifbildung
 - 13.4 Handlungsbedarf bei der Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für Vertrieb und Tarifbildung
14. Überlegungen zur Finanzierung
 - 14.1 Verwendung der Regionalisierungsmittel für den SPNV – nicht für andere Zwecke
 - 14.2 Zahlen, Daten, Fakten
 - 14.3 Finanzierung der SPNV-Mehrleistungen möglich
 - 14.4 Finanzierung des Schülerverkehrs
 - 14.5 Berlin
 - 14.6 Ausschreibungsverfahren für den Betrieb des Regionalverkehrs
 - 14.7 Beschaffung und Finanzierung neuer Fahrzeuge für den Regionalverkehr
15. Zusammenfassung

1. Ausgangslage und Struktur des Landes Brandenburg

Anfang der 1990er Jahre hat Brandenburg eine offensive Strategie zur Entwicklung des Regionalverkehrs als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg als „Zielnetz 2000“ vorgestellt und hatte damit in der Phase der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen „Masterplan“ zur Entwicklung des Regionalverkehrs.

Das Regionalverkehrsangebot wurde seither im Wesentlichen nach den damals festgelegten Planungen ausgebaut, soweit es die Infrastruktur erlaubt hat. Erst 2006 stand der Nord-Süd-Tunnel als letztes wesentliches Element im Kernbereich zur Verfügung. Allerdings sind einzelne wichtige Zulaufstrecken noch nicht im vorgesehenen Ausbauzustand: Die Dresdener Bahn wird in Brandenburg derzeit erst ertüchtigt und ist in Berlin noch nicht wieder aufgebaut, der Prignitz-Express kommt nur auf einem zeitraubenden Umweg nach Berlin.

Die Potsdamer Stammbahn war im Zielnetz 2000 nicht enthalten, weil eine Fertigstellung bis zum damaligen Zielhorizont von 2000 nicht möglich war; allerdings wurde beim Bau des Nord-Süd-Tunnels auf Drängen des Landes Brandenburg die baulichen Vorkehrungen getroffen, dass künftig die Potsdamer Stammbahn an den Nord-Süd-Tunnel angeschlossen werden kann.

Die damaligen Planungen dieses Liniennetzes basierten auf Überlegungen zur Landesstruktur und waren abgestimmt mit der damaligen Landesentwicklungsplanung, die an „regionalen Entwicklungszentren“ ausgerichtet war. Als Ausgangslage wurde damals festgestellt:

- Brandenburg ist außerhalb des Berliner Umlands insgesamt schwach besiedelt, die Einwohner sind allerdings in kleinen und mittleren Städten konzentriert, die entlang von Korridoren liegen, die meist durch Bahnstrecken gut erschlossen sind.
- Die Entwicklungschancen dieser Städte sind sehr stark von der Qualität ihrer Verkehrsanbindung determiniert: Die Schnelligkeit und Häufigkeit des Regionalverkehrs mit Verbindungen nach Berlin/Potsdam (bzw. Dresden, Leipzig oder Hamburg), aber natürlich auch die Qualität der Straßenverbindungen, entscheiden darüber, ob die Einwohner von ihrem Wohnsitz aus gute Berufs- und Ausbildungsmöglichkeiten erreichen können. Ebenso entscheidet sich über die Verkehrsanbindung, ob sich neue Strukturen in Wirtschaft und Verwaltung ansiedeln.

Ein Nachweis, dass die relativ gute Entwicklung der meisten Brandenburger Städte von 1994 bis heute im Vergleich zur Entwicklung von Städten benachbarter Bundesländer auf die Qualität der Verkehrsanbindung über die Schiene zurückzuführen ist, ist naturgemäß schwer zu führen. Es lässt sich umgekehrt aber feststellen, dass diejenigen Städte in Brandenburg, deren Anbindung im Schienen-Regionalverkehr zurückgeblieben ist, sich unterdurchschnittlich entwickelt haben. Als Beispiele seien genannt:

- Städte und Orte entlang der Dresdner Bahn
- Städte entlang des Prignitz-Express (wobei in der Prignitz die Autobahn A24 durch die Verbindung nach Hamburg und Berlin/Potsdam einen gewissen Ausgleich geschaffen hat)

Festzuhalten bleibt aber, dass das Angebot im Regionalverkehr gegenüber den Planungen nach dem „Zielnetz 2000“ in vielen Fällen noch nicht das damals angestrebte Niveau erreicht hat. Insbesondere

was die erreichten Fahrzeiten und die Zahl der Züge je Stunde angeht, bleibt das System derzeit sowohl hinter den heutigen Möglichkeiten und als auch hinter den Planungen von 1994 zurück.

Das Berliner Umland hat sich seither dynamisch entwickelt. Eine der Achsen mit besonders starkem Wachstum war dabei der Raum Falkensee/Brieselang. Dort wirkte die besonders schnelle Regionalverkehrsverbindung in die Berliner Innenstadt, die seit Mitte der 1990er Jahre aufgebaut wurde, eindeutig als Wachstums-Motor und Voraussetzung für die starke Berlin-bezogene Ansiedlung.

Leben die Brandenburger auf dem Dorf? Ist Brandenburg ein Bahn-Land?

Die große Mehrheit der Brandenburgerinnen und Brandenburger lebt – anders als von vielen Berlinern vermutet – nicht etwa auf dem Dorf, sondern in Klein- oder Mittelstädten oder in einem der Berliner Vororte, jedenfalls in städtischen oder stadtnahen Strukturen. In Zahlen: Mehr als 1,6 Millionen Brandenburgerinnen und Brandenburger wohnen in Städten. Zusammen mit den Einwohnern der Vororte von Berlin, die keine Städte sind, leben fast 2 Millionen Einwohner Brandenburgs in städtischen Strukturen – bei 2,45 Millionen Brandenburger Bürgerinnen und Bürgern insgesamt sind das etwa 80%.

Die Städte in Brandenburg und die Vororte von Berlin sind fast alle mit dem Schienenverkehr erreichbar. Brandenburg kann deshalb zu Recht als „Bahn-Land“ bezeichnet werden.

Die Mobilitätsbedürfnisse des Anteils von 20% der Bevölkerung im ländlichen Raum, die meist keine direkte Erschließung durch den Bahn-Regionalverkehr haben, dürfen deshalb natürlich nicht vernachlässigt werden, vielmehr muss es das Ziel sein, auch für das „flache Land“ attraktive Mobilität und Anschluss zu schaffen.

Für die Immobilienwirtschaft ist es übrigens völlig klar, dass die Chancen für Ansiedlung und damit die Grundstückswerte in Brandenburg ganz wesentlich von der Anbindung an die Metropole Berlin im öffentlichen Verkehr definiert werden. Dazu siehe auch Anlage 1, einem Artikel des Immobilienanteils der FAZ, wo unter einem Foto eines Zuges der Linie RE1 in Brandenburg der Untertitel lautet: „Der Regionalexpress: wo er hält, keimt Hoffnung.“

TUNG FAZ 9.9.2016 Immobilien



Der Regionalexpress: Wo er hält, keimt Hoffnung.

Foto dpa

Was also liegt näher, als das nächste Kapitel der Erfolgsgeschichte des Regionalverkehrs in Brandenburg aufzuschlagen und das System nochmals deutlich zu verbessern? Ein weiterer Ausbau des Regionalverkehrs-Angebots ist eine Investition in die Zukunft des Landes Brandenburg, weil er die wirtschaftlichen Chancen und die Chancen auf Teilhabe für die Brandenburger Bevölkerung verbessern hilft.

In der Gesamtbilanz für das Land kann dieser Ausbau des Angebots im Regionalverkehr sogar selbstfinanzierend sein. Den höheren Betriebskosten können positive Effekte für den Landeshaushalt gegengerechnet werden:

- Höhere Fahrgeldeinnahmen,
- Höhere Steuereinnahmen durch mehr und besser verdienende Pendler sowie allgemeines Wachstum in gut erschlossenen Regionen,
- Geringere Ausgaben zur Beherrschung von Schrumpfungsprozessen, die durch ein besseres Verkehrsangebot abgemildert oder vermieden werden können.

Der weitere Ausbau des Angebots im Regionalverkehr ist nicht nur eine verkehrspolitische Maßnahme, sondern vor allem Struktur- und Wirtschaftspolitik und eine ganz wesentliche Investition in die Zukunft!

2. Strukturelle Mängel des heutigen Regionalverkehrs-Angebots

Defizite des heutigen Vorort-Pendlerverkehrs

Im Konzept „Zielnetz 2000“ war eine deutlichere Trennung des Vorortverkehrs (zur Bedienung des engeren Verflechtungsraums in Brandenburg mit Berlin) und des RegionalExpress-Verkehrs (zur Bedienung der Städte und Regionen außerhalb des engeren Verflechtungsraums) vorgesehen, als sie im heutigen Liniennetz realisiert ist. Damals war ein eigenständiges „StadtExpress-Netz“ geplant, das zusätzlich zu den RE-Zügen verkehren sollte. Diese Zugleistungen wurden nur zum Teil eingeführt und nur als Regionalbahn-Linien (RB) bezeichnet.

Grund sind Einsparmaßnahmen der Vergangenheit: Mit zusätzlichen Halten von RE-Zügen im Umland von Berlin konnten zusätzliche Zugleistungen für den Vorortverkehr eingespart werden.

Da sich der engere Verflechtungsraum inzwischen sehr dynamisch entwickelt hat und damit die Pendlerzahlen in vielen Korridoren enorm gestiegen sind, ist hier ein erhebliches Problem entstanden.

Die Nutzung von RE-Zügen, die von weit entfernten Städten kommen, für den Vorortverkehr ist aus mehreren Gründen nicht günstig für die Pendler im Vorortverkehr:

- Für die Pendler und Fahrgäste im engeren Verflechtungsraum ist es im morgendlichen Berufsverkehr nachteilig, dass diese Züge von weiter entfernten Regionen kommen und damit eine gewisse Verspätungsanfälligkeit aufgrund des langen Laufwegs aufweisen.
- Für die Pendler ist es sehr nachteilig, dass sie in Zügen Platz finden sollen, die schon gut besetzt aus den weiter entfernten Regionen auf Berlin zufahren, sodass nur noch Stehplätze oder allenfalls Klappsitze für die Vorort-Pendler zur Verfügung stehen.
- Für den Aufgabenträger wird die Einsparung aus der Kombination von RE und Vorortverkehr tendenziell geringer, weil immer größere Kapazitäten, die oft nur im Vorortverkehr gebraucht werden, über eine weite Strecke mit entsprechenden Kosten gefahren werden müssen.

In dem neuen hier vorgestellten Liniennetz wird eine neue Linien-Kategorie eingeführt, die auf den Vorortverkehr zugeschnitten ist. Diese Linien werden mit der Arbeitsbezeichnung „Metropol-Express“ (MX) bezeichnet. Die Bezeichnung „RegionalBahn“ sollte künftig nur für Linien außerhalb des schnell und häufig bedienten Vorortverkehrs verwendet werden.

Stehplätze für viele Pendler im Vorortverkehr in den RE-Zügen am Morgen sind ebenso wie die mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit dieser Züge strukturell bedingt durch ein nicht mehr zeitgemäßes Liniennetz!

Defizite des RegionalExpress-Verkehrs

Die Nachteile der Vermischung von RE- und Vorortverkehr in einigen von Berlin ausgehenden Korridoren hat auch für die Städte Brandenburgs außerhalb des engeren Verflechtungsraums erhebliche Nachteile.

Die Fahrzeit der RE-Züge wird durch zusätzliche Halte im Umland von Berlin verlängert. Das ursprüngliche Konzept, die Städte in Pendlerentfernung nach Berlin zu holen, wird so nicht konsequent umgesetzt. Der Unterschied zwischen 40 oder 50 Minuten Fahrzeit nach Berlin ist durchaus spürbar: Bei 220 Arbeitstagen sind 10 Minuten mehr Fahrzeit pro Tag und Richtung übers Jahr immerhin 73 Stunden, also drei Tage, die den Pendlern so als Freizeit oder Arbeitszeit vorenthalten werden!

Schlimmer noch sind die strukturellen Wirkungen: Für manche Personen wird der Pendel-Aufwand zu groß, was zu Wegzug aus den strukturschwachen Regionen führt. Manche Ansiedlung kommt nicht zustande, wenn die Fahrzeit nach Berlin unattraktiv lang erscheint.

Bei der Heimfahrt am Abend entsteht für die Pendler über weitere Entfernungen oft ein weiteres Problem, wenn der Zug auch dem Vorortverkehr dient: Der Zug ist durch die Pendler im Vorortverkehr so ausgelastet, dass für die erste halbe Stunde oft nur Stehplätze zur Verfügung stehen. Für Pendler, die insgesamt 2 Stunden Reisezeit pro Tag oder mehr haben, ist der regelmäßige Stehplatz auf den ersten 30 Minuten der Heimfahrt am Abend mehr als nur ein kleines Ärgernis.

Im Ergebnis fahren mehr Leute mit dem Pkw, als mit einem guten SPNV-Angebot erreichbar wäre; die Attraktivität der betroffenen Regionen leidet.

Unnötig lange Fahrzeiten aus den weiter von Berlin entfernten Städten Brandenburgs aufgrund der Halte im Berliner Umland für den Vorortverkehr schmälern die wirtschaftlichen Chancen dieser Städte und belasten die Fern-Pendler über Gebühr.

Stehplätze für RE-Pendler auf der Heimfahrt am Abend aufgrund des hohen Aufkommens an Fahrgästen im Vorortverkehr sind Folge der ungünstigen Linienstruktur. Wer ohnehin viel Zeit für das Pendeln aufwenden muss, will nicht am Abend die erste halbe Stunde Fahrzeit im RE ohne Sitzplatz verbringen müssen.

3. Zielvorgaben für den regionalen Schienenverkehr

Die Rahmenbedingungen haben sich gegenüber der Situation vor 25 Jahren wenig verändert: Auch heute sind die Entwicklungschancen von Städten und Orten in Brandenburg in erheblichem Maß von der Qualität der Verbindungen zur Metropole Berlin (oder in den Randlagen auch zu den anderen Metropolräume Hamburg, Leipzig und Dresden) determiniert. Dabei kommt dem öffentlichen Verkehr eine erhebliche Bedeutung zu. Selbst wenn die Nutzung des eigenen Autos präferiert werden sollte, schätzen es die Bürger, eine „Rückfallebene“ im öffentlichen Verkehr zu haben.

Die Qualität einer Schienenanbindung definiert sich erstens aus der Fahrzeit zu wichtigen Zielen, zweitens aus der Zahl der Zugverbindungen bzw. dem Taktabstand, und drittens daraus, ob es Direktverbindungen zu den wichtigen Zielen gibt oder ob Umsteigen notwendig ist.

Für Brandenburger Städte sind die Fahrzeiten, Takte und umsteigefreie Verbindungen nach Berlin und Potsdam entscheidend wichtig. Für Südbrandenburg sind auch die Fahrzeiten und Takte nach Dresden und Leipzig von Bedeutung.

Für Brandenburg ist die Qualität der Verkehrsverbindungen damit nicht nur von verkehrspolitischer Relevanz, sie determiniert vielmehr die wirtschaftliche Entwicklung, die Steuereinnahmen und die Zukunftschancen ganzer Regionen.

Regionalverkehrs-Linien transportieren Wirtschaftskraft und Steuereinnahmen

Ein Regionalexpress mit 500 Fahrgästen befördert nicht nur 500 Bürger, sondern auch deren Einkommen, also die damit verbundene Kaufkraft und die Steuereinnahmen der Pendler, in den jeweiligen Wohnort. Betriebskosten für ein besseres Verkehrsangebot sind – wenn sie in diesem Sinne zur Landesentwicklung beitragen - keine Konsumausgabe, sondern Voraussetzung für eine gute wirtschaftliche Entwicklung und künftige Steuereinnahmen für das Land Brandenburg und die Kommunen.

Zwischen Berlin und Brandenburg ist diese wirtschaftliche Entwicklung kein Nullsummenspiel, in dem der eine verliert, was der andere gewinnt, vielmehr wird der gesamte Metropolraum attraktiv mit guten Verkehrsverbindungen.

Viel wird über die aus der demographischen Entwicklung entstehenden Probleme diskutiert. Hierbei ist festzustellen: Je besser die Verkehrsanbindung ist, desto geringer sind die Demographie-Probleme, weil die jeweilige Stadt für Pendler attraktiv ist und mit Zuzügen den Bevölkerungsrückgang besser kompensieren kann.

Der sich abzeichnende Trend zu neuen Formen der Arbeit mit einem hohen Anteil an Heimarbeit, aber der Anbindung an ein zentral gelegenes Büro könnten für die Region Berlin/Brandenburg geradezu ideal sein, aufgrund der ausgewogenen Mischung aus der zeitlichen Nähe zur Metropole und der Landschaft und Natur. Doch diese Formen der Arbeit erfordern genauso eine attraktive Verkehrsverbindung in die Metropole und in die Oberzentren wie im Fall traditioneller Arbeitsplätze. Auch wer nur ein- oder zweimal in der Woche ins Büro muss, will auch dafür nicht über Gebühr lange unterwegs sein – und will einen Sitzplatz vorfinden.

Solche Überlegungen müssten sich eigentlich auch in der offiziellen Strukturplanung des Landes Brandenburg wiederfinden. Leider ist das nicht oder allenfalls ansatzweise der Fall, wie sich bei näherer Betrachtung ergibt.

3.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan LEP B-B von 2009 fordert für alle Oberzentren eine Reisezeit von maximal 90 Minuten zur Metropole Berlin, ebenso 90 Minuten zu „benachbarten Oberzentren“. Der Fall „benachbarter Oberzentren“ dürfte innerhalb des Landes Brandenburg allenfalls auf die Verbindung der beiden Städte Cottbus und Frankfurt(Oder) zutreffen. Andere Forderungen an die Verkehrsanbindung auf der Schiene werden konkret nicht gemacht; es gibt nur Erörterungen zur Verkehrsinfrastruktur, im Fall des Schienenverkehrs Forderungen an den Bund aufgrund dessen Zuständigkeit für die Schienen-Infrastruktur.

Für die Landesaufgabe des Verkehrsangebots auf der Schiene sind dagegen praktisch keine Aussagen zu finden.

Die genannte Fahrzeitvorgabe von 90 Minuten für die Verbindung von den Oberzentren zur Metropole wurde 2009 und wird auch heute mühelos erreicht, selbst wenn man zur reinen Bahn-Fahrzeit noch einen Zuschlag für den innerörtlichen Zubringerverkehr rechnet. Auch die Oberzentren Cottbus und Frankfurt (Oder) sind untereinander in dieser Zeitspanne leicht erreichbar. Hier hat man ein Ziel definiert, das alles andere als ambitioniert ist. 90 Minuten ist für eine Pendler-Entfernung zu viel; drei Stunden Fahrzeit pro Tag zur Arbeit oder Ausbildung muten sich nicht viele Bürger zu.

3.2 Landesnahverkehrsplan

Im Landesnahverkehrsplan 2013-2017 des Landes Brandenburg wird die Aussage zum Fahrzeit-Ziel von 90 Minuten zwischen Metropole und Oberzentren aus dem Landesentwicklungsplan wiederholt, es gibt dort aber keine weitergehenden Aussagen, welche Fahrzeiten für andere Orte und Verbindungen als Ziel definiert sind. Bezüglich des Angebots im SPNV werden ausschließlich Aussagen zu Linien und Haltekonzeptionen gemacht, mit welchem Fahrzeit-Ziel, bleibt unerwähnt bzw. ist nur sehr indirekt aus Aussagen zu Taktknoten abzuleiten.

3.3 Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Im Entwurf der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg werden in sehr allgemeiner Form Vorgaben für den SPNV gemacht, etwa mit wenig konkreten Forderungen wie „Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern“ oder „den Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat der Mobilität stärken“.

Unter den Zwischenüberschriften „Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?“ könnte man schon eher konkretere Angaben erwarten. Leider sind auch hier aber Ziele zu Fahrzeiten, die zwischen den Städten in Brandenburg und der Metropole erreicht werden sollen, nicht zu finden.

Zu finden sind im Entwurf der Mobilitätsstrategie nur vage Angaben zu den Taktabständen der Züge, so wird dort ausgeführt:

„Umsetzung folgender Taktziele für den SPNV:

- *1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion (Anmerkung: mit „Hauptstadtregion“ ist in diesem Zusammenhang ganz Brandenburg gemeint)*
- *2-3 Angebote pro Stunde als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland*
- *4-6 Angebote pro Stunde zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit“*

Da diese Zugabstände heute schon im Wesentlichen erreicht sind, gibt auch der Entwurf der Mobilitätsstrategie hier nichts Neues vor, sondern beschreibt letztlich nur den Ist-Zustand.

Planungen des Landes bisher weder konkret noch anspruchsvoll.

Landesentwicklungsplan, Landesnahverkehrsplan und der Entwurf der Mobilitätsstrategie geben für die Qualität des Regionalverkehrs auf der Schiene in die Städte Brandenburgs kein ausreichendes und vor allem auch kein anspruchsvolles Ziel vor.

Dabei ist die Qualität des Regionalverkehrs im Fall der Regionen außerhalb des S-Bahn-Bereichs entscheidend wichtig, um eine positive Entwicklung des Landes zu sichern. Ein Landesentwicklungsplan, der diesen Namen verdient, müsste daher anspruchsvolle Ziele definieren und nicht nur den Ist-Zustand der Verkehrsanbindung beschreiben.

3.4 Entwurf des Landesentwicklungsplans

Der im Entwurf vom 19. Juli 2016 vorliegende Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) prognostiziert für Berlin und das Berliner Umland eine positive Entwicklung, wobei festgestellt wird, dass die Verteilung der bisherigen positiven Entwicklung durchaus nicht gleichmäßig war. So hat im Berliner Umland der Raum Hennigsdorf/Velten die „rote Laterne“ mit sehr geringem Wachstum; für 2030 wird sogar eine Schrumpfung um 1% prognostiziert. Die Defizite der Verkehrsverbindung von Velten nach Berlin (keine direkte Regionalverkehrs-Verbindung ins Berliner Zentrum, keine S-Bahn bis Velten) dürften dabei die Ursache sein; dieser Zusammenhang wird aber nicht thematisiert. Erst recht nicht thematisiert wird, dass das große Problem von Velten behebbar ist, indem die Verkehrsanbindung verbessert wird.

Für den „weiteren Metropolenraum“, also den „großen Rest“ des Landes Brandenburg, wird ein Rückgang der Bevölkerung festgestellt, der für den Zeitraum bis 2030 auf weitere 11-15 % prognostiziert wird.

Die Idee, dieser Entwicklung aktiv entgegen zu wirken, zum Beispiel durch eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebots im Schienenverkehr, findet sich im Entwurf des LEP HR leider nicht; die Schrumpfungsprozesse in einem großen Teil Brandenburgs werden damit als gegeben und

unabänderlich dargestellt. Damit wird die Gefahr solcher Planung deutlich: Eine sich selbst erfüllende Prognose und eine Abwärtsspirale tritt ein.

Zum Verkehrsangebot wird im Entwurf des Landesentwicklungsplans sogar ausgeführt: „Festlegungen zur Angebotsstruktur werden landesplanerisch nicht getroffen.“

Aussagen wie „die Umsetzung einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Mobilität ist daher eine Querschnittsaufgabe für alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft“ oder „zur Vernetzung der Metropole Berlin mit den Ober- und Mittelzentren sowie dieser Zentren untereinander sind bei der fachplanerischen Umsetzung direkte/umsteigefreie Verbindungen anzustreben“ fehlt damit jede praktische Bedeutung und Planungsrelevanz.

Hohle Phrasen dieser Art führen letztlich auch zu der oft beklagten Verdrossenheit der Bürger mit dem Staat. Wo, wenn nicht in einem Landesentwicklungsplan, ist die Gelegenheit, Zukunftsprobleme nicht nur zu analysieren, sondern auch Instrumente zur Problemminderung zu beschreiben und offensiv Strategien zu entwerfen, wie befürchtete Entwicklungen vermieden werden könnten?

3.5 Grundsätzliche Problematik der Planung aufgrund von Nachfrageprognosen

Die herkömmliche Herangehensweise bei der Planung des künftigen Verkehrsangebots auf der Schiene besteht darin, dass man ausgehend von der heutigen Struktur Prognosen der Einwohnerzahlen und Wirtschaftsentwicklung macht und diese dann zur Grundlage der Planung von Verkehrsangeboten macht.

Wenn Regionen heute schlecht angebunden sind und nur mit langen Fahrzeiten und geringer Attraktivität an Berlin angebunden sind, führt das dazu, dass auch die Prognosen nur geringe Potentiale für die Zukunft ausweisen. Die geringen Prognosewerte führen dazu, dass das Verkehrsangebot weiter schlecht bleibt, die Prognose bestätigt sich somit selbst, die betreffende Stadt oder Region bleibt in einer Negativ-Situation gefangen.

Wenn dagegen offensiv ein besseres Verkehrsangebot geplant und bereitgestellt wird, so wird die Entwicklung positiv beeinflusst, die tatsächliche Verkehrsentwicklung liegt in aller Regel weit über den Prognosen, die aufgrund anderer Strukturen erstellt wurden.

Beim Straßenverkehr wird dieses Phänomen mit dem Schlagwort „Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten“ in negativer Weise beschrieben. Beim Schienenverkehr kann dieser Effekt positiv genutzt werden, indem ein gutes Angebot nicht nur die Verkehrsnachfrage, sondern auch die gesamte Entwicklung einer Region (bzw. eines ganzen Bundeslandes) positiv beeinflussen kann.

4 Vorwärts-Strategie zur besseren Verkehrserschließung Brandenburgs durch den Schienen-Regionalverkehr

4.1 Ziele der Strukturpolitik

Als allgemeine Ziele der Strukturpolitik im Land Brandenburg werden im Folgenden unterstellt:

- Förderung von Bevölkerungswachstum (bzw. Verlangsamung und Umkehrung von Schrumpfungsprozessen) zur Erhaltung der Strukturen und zugunsten von Steuereinnahmen und allgemeiner Prosperität,
- Förderung der Wirtschaft mit dem Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Generierung von Steuereinnahmen,
- Partizipation an der Entwicklung der Bundeshauptstadt, Brandenburg als „grüne Alternative“ für Ansiedlung. Ausbau des Landes zu einem integralen Bestandteil eines attraktiven gemeinsamen Wirtschafts- und Verwaltungsstandorts Berlin/Brandenburg,
- besondere Förderung der heute als strukturschwach zu bezeichnenden Regionen mit dem Ziel möglichst gleichartiger Lebensbedingungen.

Für die Umsetzung solcher Ziele mit dem Instrument einer SPNV-Strategie müssen die Städte im Land Brandenburg höhere Attraktivität für die heutigen Bewohner und die erhofften Neubürger durch möglichst kurze Fahrzeiten nach Berlin erreichen. Der Kreis um Berlin, der für die Ansiedlung von Berlin-bezogenen Neubürgern (Pendlern) geeignet ist, soll möglichst auch bis zu den weit entfernten Städten Brandenburgs hinausreichen.

Die Preise von Grundstücken im Land Brandenburg korrelieren recht genau mit der ÖPNV-Fahrzeit nach Berlin und damit mit der Qualität der Anbindung. Die Immobilienwirtschaft geht davon aus, dass nur Städte und Räume mit guter ÖPNV-Erschließung in die Metropolen weitere Schrumpfungsprozesse vermeiden bzw. wieder Wachstum generieren können. Die Preise wiederum spiegeln den Grad der Ansiedlungs-Tätigkeit und der allgemeinen Attraktivität der Standorte wieder.

Auch für die Wirtschaftstätigkeit ist entscheidend, dass die Städte und Regionen miteinander und vor allem mit dem Metropolraum Berlin vernetzt sind, nicht nur auf der Straße, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im Fall der Prignitz und von Südbrandenburg sind auch die Verbindungen nach Hamburg bzw. Leipzig und Dresden nach Möglichkeit so attraktiv zu gestalten, dass eine wirtschaftliche Interaktion stattfinden und die Bevölkerung dortige Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten nutzen kann.

In der folgenden Übersicht ist der heutige Stand der Angebotsqualität im SPNV (außerhalb des Berliner S-Bahn-Netzes) der Städte im Land Brandenburg mit mehr als 10.000 Einwohnern dargestellt, und zwar mit den heutigen Fahrzeiten und der damit erzielten Reisegeschwindigkeit.

Als Fahrzeit zur Metropole Berlin wird dabei (und auch in den folgenden Kapiteln) die Fahrzeit mit dem Regionalverkehr bis zum Erreichen des ersten Haltebahnhofs am S-Bahn-Innenring bzw. innerhalb des S-Bahn-Innenrings definiert.

Fahrzeiten und Reisegeschwindigkeit Brandenburger Städte und Gemeinden über 10.000 EW nach Berlin

Gebietsstand 31.12.2015

Verwaltungsbezirk	Bevölkerung insgesamt	Zielbahnhof S-Bahnring	km	Fahrzeit Min	Reisegeschw. km/h	Bemerkung
Potsdam, Stadt	167.745	Charlottenburg	22	15	88,4	
Cottbus, Stadt	99.687	Ostbahnhof	116	72	96,8	
Brandenburg an der Havel, Stadt	71.574	Charlottenburg	57	40	86,0	
Frankfurt (Oder), Stadt	58.092	Ostbahnhof	81	53	91,9	
Oranienburg, Stadt	43.526	Gesundbrunnen	30	23	77,5	
Falkensee, Stadt	42.634	Charlottenburg	17	19	53,7	
		Jungfernheide	15	14	64,7	
		Zoo	20	15	78,4	
Eberswalde, Stadt	39.303	Gesundbrunnen	44	29	90,4	
Bernau bei Berlin, Stadt	37.169	Gesundbrunnen	21	14	90,0	
Königs Wusterhausen, Stadt	35.765	Ostbahnhof	29	22	78,8	
Fürstenwalde/Spree, Stadt	31.741	Ostbahnhof	47	33	85,8	
Neuruppin, Stadt	30.715	Jungfernheide	83	77	64,3	direkt
		Gesundbrunnen	64	64	60,0	mit S-Bahn ab Hennigsdorf
Eisenhüttenstadt, Stadt	30.416	Ostbahnhof	105	77	81,5	
Schwedt/Oder, Stadt	30.262	Gesundbrunnen	93	74	75,1	
Blankenfelde-Mahlow	26.319	Südkreuz	30	21	86,9	Blankenfelde
Hennigsdorf, Stadt	26.264	Gesundbrunnen	19	26	43,8	S-Bahn
Strausberg, Stadt	26.213	Ostkreuz	25	37	39,9	S-Bahn
Hohen Neuendorf, Stadt	25.519	Gesundbrunnen	17	24	42,3	S-Bahn
Teltow, Stadt	25.483	Südkreuz	11	16	41,6	S-Bahn
Ludwigsfelde, Stadt	25.030	Südkreuz	21	13	98,3	
Werder (Havel), Stadt	24.856	Charlottenburg	32	27	71,1	
Senftenberg, Stadt	24.625	Ostbahnhof	129	105	73,7	
Rathenow, Stadt	24.387	Jungfernheide	65	48	81,1	
Spremberg, Stadt	22.232	Ostbahnhof	140	95	88,4	
Wandlitz	22.095	Gesundbrunnen	26	35	45,3	
Kleinmachnow	20.655					kein SPNV
Luckenwalde, Stadt	20.358	Südkreuz	47	30	93,2	
Panketal	20.131	Gesundbrunnen	16	21	46,0	S-Bahn (Zepernick)
Prenzlau, Stadt	19.275	Gesundbrunnen	107	81	79,3	
Forst (Lausitz), Stadt	18.773	Ostbahnhof	138	100	83,0	
Zossen, Stadt	17.905	Südkreuz	44	39	67,2	
Hoppegarten	17.636	Ostkreuz	14	23	37,6	S-Bahn
Guben, Stadt	17.616	Ostbahnhof	130	94	83,0	
Neuenhagen bei Berlin	17.593	Ostkreuz	15	26	35,3	S-Bahn
Wittenberge, Stadt	17.206	Hbf	129	52	148,8	mit IC, RE 83 Minuten
Nauen, Stadt	16.943	Zoo	35	28	74,1	
Finsterwalde, Stadt	16.548	Südkreuz	122	117	62,3	
Lübbenau/Spreewald, Stadt	16.237	Ostbahnhof	87	53	98,7	
Templin, Stadt	16.067	Gesundbrunnen	80	90	53,5	
Rüdersdorf bei Berlin	15.313					kein SPNV
Stahnsdorf	15.127					kein SPNV
Lauchhammer, Stadt	15.084	Ostbahnhof	152	136	67,1	
Mühlenbecker Land	14.795	Gesundbrunnen	15	18	51,3	S-Bahn (Mühlenbeck-Mönchmühle)
Petershagen/Eggersdorf	14.520	Ostkreuz	22	33	39,1	S-Bahn
Wittstock/Dosse, Stadt	14.380	Jungfernheide	121	105	69,0	
		Gesundbrunnen	102	94	65,2	mit S-Bahn ab Hennigsdorf
Schönefeld	14.190	Ostbahnhof	17	17	60,0	
Lübben (Spreewald), Stadt	13.824	Ostkreuz	74	44	100,4	
Angermünde, Stadt	13.805	Gesundbrunnen	69	49	84,6	
Zehdenick, Stadt	13.409	Gesundbrunnen	61	70	51,9	
Fredersdorf-Vogelsdorf	13.104	Ostkreuz	20	30	39,2	S-Bahn
Ahrensfelde	12.954	Ostkreuz	12	19	38,8	RB
Bad Freienwalde (Oder), Stadt	12.406	Gesundbrunnen	63	64	58,9	
Jüterbog, Stadt	12.314	Südkreuz	60	38	94,1	
Schöneiche bei Berlin	12.311					kein SPNV
Perleberg, Stadt	12.204	Zoo	136	103	79,4	
Michendorf	12.178	Charlottenburg	29	25	68,6	
Glienicke/Nordbahn	12.155					kein SPNV
Beelitz, Stadt	12.121	Charlottenburg	40	41	58,1	
Pritzwalk, Stadt	11.922	Jungfernheide	141	125	67,6	
		Gesundbrunnen	122	113	64,9	mit S-Bahn ab Hennigsdorf
Velten, Stadt	11.766	Jungfernheide	43	47	55,4	
		Gesundbrunnen	25	36	41,5	mit S-Bahn ab Hennigsdorf
Erkner, Stadt	11.668	Ostbahnhof	24	19	76,7	
Brieselang	11.484	Charlottenburg	23	28	50,1	
Bad Belzig, Stadt	11.120	Charlottenburg	65	53	73,9	
Zeuthen	11.106	Neukölln	20	27	43,3	S-Bahn
Oberkrämer	10.876	Gesundbrunnen	31	41	44,6	Vehlefanz
Rangsdorf	10.848	Südkreuz	35	29	73,0	
Kloster Lehnin	10.720					kein SPNV
Schwielowsee	10.494	Charlottenburg	32	36	52,8	

Quelle Einwohner: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Gebietsstand 31.12.2015)
Fahrzeiten: Fahrplan 2016

4.2 Klare Vorgaben für eine Zukunfts-Strategie für den Schienen-Regionalverkehr

Die in der vorangegangenen Tabelle gezeigte Erreichbarkeit der Brandenburger Städte ist teilweise ausgesprochen gut, teilweise aber stark verbesserungsbedürftig.

Die politische Zielsetzung zur Verbesserung der Landeserschließung über den Regionalverkehr auf der Schiene könnte wie folgt lauten:

- **Schneller:** Deutliche Verkürzung der Fahrzeiten für die Städte außerhalb des Berliner Umlands durch eine neue Liniennetz-Konzeption, alle Oberzentren sollten weniger als 60 Minuten vom Berliner Zentrum entfernt sein, alle Mittelzentren in weniger als 90 Minuten erreichbar sein.
- **Öfter:** Deutliche Qualitätsverbesserung für die Städte und Vororte im Berliner Umland durch eine neue Liniennetz-Konzeption: Kürzere Takte, mehr Kapazität, möglichst keine langlaufenden Linien als Vorortlinien, Mittelzentren im Berliner Umland in 30 Minuten von Berlin erreichbar.
- **Direkter:** Umsteigefreie Verbindung nach Berlin auch für diejenigen Mittelzentren, die heute nur mit Umsteigen erreichbar sind.
- Verkürzung der Fahrzeiten nach Potsdam und mehr umsteigefreie Direktverbindungen nach Potsdam aus allen Landesteilen.
- Verbesserung der Verbindungen nach Leipzig und Dresden für Südbrandenburg, für die Uckermark nach Stettin.
- Abgestimmtes Gesamtkonzept zwischen Fern- und Regionalverkehr für die vom Fernverkehr bedienten Städte.
- Neukonzeption der Flächenererschließung durch Zusammenführung konventioneller und neuer Mobilitätsangebote durch innovative Vernetzung in einer Online-Mobilitäts-Plattform.

Diesen Vorgaben folgt der Vorschlag für ein neues Ziel-Netz und einen Ziel-Zustand für die Erschließung der Brandenburger Städte, der im Folgenden dargestellt wird.

30 / 60 / 90 Minuten: Anspruchsvolle Fahrzeit-Vorgaben für den Regionalverkehr in Brandenburger Städte.

Um allen Brandenburger Städten gute Entwicklungschancen zu sichern, muss der Regionalverkehr deutlich anspruchsvollere Fahrzeit-Ziele anstreben. So sollen alle Mittelzentren im Berliner Umland in maximal 30 Minuten vom Berliner Zentrum erreichbar werden, die Oberzentren und meisten Mittelzentren in maximal 60 Minuten und alle übrigen Mittelzentren in maximal 90 Minuten.

5 Innovationen im Schienenverkehr und deren Nutzung für den Regionalverkehr in Brandenburg

Für den SPNV zeichnen sich bedeutende Innovationen sowohl im Bereich der Fahrzeugtechnik als auch bei der Signaltechnik ab, die für die Verbesserung des Regionalverkehrs genutzt werden sollten.

Diese Innovationen müssen bei der nächsten großen Welle von Ausschreibungen der Verkehrsleistungen berücksichtigt werden, da eine „Nachrüstung“ von Fahrzeugen – wenn überhaupt - nur mit unverhältnismäßig höherem Aufwand möglich ist und die Nutzung einen Neuzuschnitt der Ausschreibungsnetze erfordert. Werden diese Punkte nicht berücksichtigt, können viele der hier skizzierten Verbesserungen des Verkehrsangebots nicht realisiert werden.

Zu diesen Innovationen zählt natürlich auch die absehbare völlige Neugestaltung des Bereichs Tarif/Vertrieb durch Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung und der großen Verbreitung von Smartphones. Darauf wird nicht an dieser Stelle, sondern in den Kapiteln 6 und 13 eingegangen.

Vier Innovationen, die für Brandenburg bedeutende Verbesserungen im Regionalverkehr ermöglichen können, seien an dieser Stelle vorgestellt:

5.1 Elektrischer Betrieb auf Strecken ohne Fahrleitung

Gegenwärtig zeichnet sich ab, dass die heute auf Strecken ohne elektrische Fahrleitung vorherrschenden Dieselfahrzeuge demnächst durch eine neuartige Fahrzeugklasse abgelöst werden können, die nicht mehr auf die Verwendung fossiler Energieträger angewiesen ist. Die deutschen Bahnindustriunternehmen (auch alle in Berlin und Brandenburg tätigen Hersteller) arbeiten sehr intensiv an dieser nächsten Fahrzeuggeneration; mit Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen haben bereits mehrere Bundesländer bzw. deren Aufgabenträger die Beschaffung entsprechender Fahrzeuge eingeleitet.

Anders als die üblichen heute eingesetzten Dieselmotoren werden die neuen Fahrzeuge elektrische Kraftübertragung und Speichermöglichkeit für den Bremsstrom aufweisen. Die künftige Fahrzeuggeneration zum Einsatz auf Strecken ohne Fahrleitung wird dazu auf zwei unterschiedlichen Wegen erreichen, dass keine fossilen Brennstoffe mehr eingesetzt werden müssen:

- (5.1.1) Wasserstoff aus Windkraftanlagen wird zur Stromerzeugung an Bord mittels Brennstoffzellen genutzt,
- (5.1.2) Batterie-elektrische Fahrzeuge, die auf Streckenabschnitten ohne Fahrleitung den Energiespeicher nutzen, auf Abschnitten mit Fahrleitung direkt elektrisch fahren und dabei ihren Energiespeicher nachladen können.

Die Variante 5.1.2 erscheint für Brandenburg besonders geeignet, weil die meisten der heute mit Diesel betriebenen Linien über Strecken führen, die teilweise mit Fahrleitung ausgerüstet sind, oder wenigstens an den Endpunkten Bahnhöfe erreichen, die eine elektrische Fahrleitung aufweisen.

Ob Fahrzeuge mit Wasserstoff-Tank durch den Berliner Nord-Süd-Tunnel werden fahren dürfen, ist dagegen unklar. Daher sind Wasserstoff-Fahrzeuge (im Zusammenhang mit dem folgenden Punkt 5.2)

voraussichtlich für Berlin/Brandenburg nur bedingt geeignet, da sie in einem zentralen Teil des Netzes möglicherweise nicht eingesetzt werden können.

Welche der Varianten und welche konkrete Speicherkapazität am günstigsten für eine konkrete Linie ist, hängt von der Linienstruktur ab, entsprechend den folgenden Kriterien: Welche Streckenlängen sind in den Streckenabschnitten ohne Fahrleitung zu überbrücken, wie groß ist der Streckenanteil mit Fahrleitung bzw. welche Zeitfenster stehen an den Endpunkten zum Nachladen zur Verfügung? Welche Streckenabschnitte müssen ggf. für ein bestimmtes Fahrzeugkonzept elektrifiziert werden?

5.2 Kuppeln und Flügeln von elektrischen und heute mit Diesel betriebenen Linien

Kuppeln: Der Einsatz von Triebwagen statt lokbespannter Züge ermöglicht das Kuppeln mehrerer Zugteile, damit kann auf einzelnen Linienabschnitten eine höhere oder geringere Sitzplatzkapazität durch Verstärken oder Schwächen der Züge angeboten werden und damit allzu geringe Platzausnutzung im Außenbereich vermieden werden.

Flügeln: Mit Triebwagen können Züge aus mehreren Zugteilen gebildet werden, die unterwegs getrennt werden und dann unterschiedliche Ziele bedienen (Flügeln von Zügen und Linien).

Bis vor kurzem konnten betrieblich nur Fahrzeuge gleicher Bauart gekuppelt in Mehrfach-Traktion fahren, das Kuppeln und Flügeln war also auf einheitliche Bauarten (meist sogar auf Fahrzeuge derselben Bau-Serie oder sogar Baujahre) beschränkt.

Flügeln von Linien wird in Brandenburg im Gegensatz zu anderen Bundesländern nur in geringem Umfang praktiziert: Die Linien RB 21/22 von Berlin-Friedrichstraße nach Potsdam, mit Zugteilen nach Brandenburg, Wustermark und Königs-Wusterhausen, die in Golm oder Potsdam Hbf getrennt werden, ist das einzige Beispiel.

Seit kurzem verkehrt in Deutschland erstmals eine Linie, bei der Doppelstocktriebzüge KISS mit einstöckigen Triebwagen FLIRT, also zwei recht unterschiedliche Fahrzeugtypen, gekuppelt verkehren und geflügelt werden (Linie RE1 Rheinland-Pfalz, Koblenz-Trier mit getrennter Weiterführung nach Luxemburg und Mannheim). Andere Hersteller ermöglichen solche Konzepte in Zukunft in ähnlicher Weise. Dabei wird es insbesondere möglich sein, Fahrleitungs-elektrische Fahrzeuge mit elektrischen Fahrzeugen mit zusätzlicher Batterie (siehe Punkt 5.1.2) zu kuppeln.

Dies eröffnet für Brandenburg völlig neue Perspektiven: Auch diejenigen Linien, die heute nicht nach Berlin eingebunden sind und mit Diesel-Traktion verkehren, können künftig nunmehr direkt nach Berlin fahren, ggf. als Zugteil angekuppelt an einen schnellen RegionalExpress. Dies kann für Zweiglinien eine enorme Aufwertung und Attraktivitätssteigerung bedeuten.

Für die Konzeption des Liniennetzes 2030 werden Batterie-elektrische Fahrzeuge, die auch im Oberleitungsbetrieb (mit Nachlademöglichkeit) fahren können, und die Kupplung/Flügelung solcher Fahrzeuge mit rein Oberleitungs-elektrischen Fahrzeugen berücksichtigt.

5.3 Neues Signalsystem ETCS: Verdichtung der Zugfolge auf Engpass-Abschnitten

Das Eisenbahnsystem in ganz Europa wird langfristig auf das neue Signalsystem ETCS (European Train Control System) umgerüstet. Deutschland ist dabei derzeit im Rückstand; die Europäische Union hat die schnellere Ausrüstung einiger für den internationalen Güterverkehr besonders wichtiger Strecken angemahnt. DB Netz plant deshalb, die Strecke Frankfurt(Oder) Landesgrenze bis Berlin, den Berliner Außenring sowie die Strecken in Richtung Hamburg und Hannover bis ca. 2021 zusätzlich zum vorhandenen Sicherheitssystem unter Beibehaltung des herkömmlichen Sicherungssystems mit ETCS in einer einfachen Variante auszurüsten.

Im nationalen Verkehr wird dagegen – mit Ausnahme von einigen Schnellfahrstrecken – das herkömmliche Signal- und Sicherungssystem, also klassische Lichtsignale mit dem Sicherungssystem PZB (punktförmige Linienbeeinflussung), auf absehbare Zeit noch dominieren. Daher ist bis auf weiteres in Deutschland nicht vorgesehen, bei der Ausrüstung von bestehenden Strecken mit ETCS auf das klassische Signal- und Sicherungssystem (orts feste Signale und PZB) zu verzichten. Damit ist auch keine Kapazitätssteigerung durch ETCS möglich.

ETCS bringt aber – im vollen Ausbauzustand – nicht nur eine Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs, sondern vor allem eine höhere Kapazität der vorhandenen Infrastruktur durch dichtere Blockteilung ohne wesentliche Mehrkosten – sofern die Fahrzeuge auch tatsächlich mit ETCS ausgerüstet sind.

Neue Fahrzeuge sind heute in aller Regel für den Einbau von ETCS vorgerüstet, sowohl im mechanischen Teil als auch bei der Software. Vorhandene Fahrzeuge können nachgerüstet werden.

Die Gesamtkapazität des Bahnnetzes für den Regionalverkehr in Brandenburg wird wesentlich von der Kapazität des zentralen Netzteils, des Bahnknotens Berlin, definiert. Für die Berliner Stadtbahn und den Bahnhof Spandau als besonders kritische Engpässe bedeutet das: Wenn die Berliner Stadtbahn Berlin-Spandau - Berlin Charlottenburg – Berlin Ostkreuz – Berlin Wuhlheide und die dort eingesetzten Züge mit ETCS ausgerüstet sind, kann die Zahl der dort verkehrenden Züge erhöht werden, ohne Bau zusätzlicher Gleise und dabei sogar mit höherer Betriebsqualität und Pünktlichkeit.

Wichtig: Der Effekt der Kapazitätssteigerung tritt nur dann ein, wenn die Fahrzeuge ebenfalls mit ETCS ausgerüstet sind und damit das ETCS auch mit allen seinen Möglichkeiten genutzt werden kann.

Auf der Berliner Stadtbahn verkehren derzeit (von wenigen Sonderfahrten abgesehen) nur Züge, die von den Ländern Berlin und Brandenburg bestellt sind, sowie Züge des Fernverkehrs. Die Züge des Fernverkehrs werden dabei in Zukunft ohnehin mit ETCS ausgerüstet sein.

Wenn die Länder Berlin und Brandenburg im Zuge der Neuausschreibung der Linien auf der Berliner Stadtbahn Fahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung fordern, lässt sich jedoch die Kapazität der Stadtbahn steigern, bei besserer Betriebsqualität.

Kapazitätssteigerung der Berliner Stadtbahn durch Ausrüstung von Strecke und Fahrzeugen mit ETCS

Das herkömmliche Signal- und Sicherungssystem der Berliner Stadtbahn bedeutet größere Zugabstände kombiniert mit langsamen Ausfahrten aus den Bahnhöfen, wenn die Züge einander unmittelbar folgen. Beides reduziert die Kapazität wesentlich.

Nähert sich ein Zug einem Bahnhof, dann muss der vorausfahrende Zug den Bahnhof nicht nur verlassen haben, sondern auch eine Sicherheitsstrecke, den sog. „Durchrutschweg“, hinter dem Ausfahrtsignal frei gemacht haben, bevor ein nachfolgender Zug nachrücken kann und Einfahrt bekommt, d.h. das Einfahrtsignal passieren darf.

Mit ETCS können kostengünstig zusätzliche Zwischensignale eingeführt werden, die ein Nachrücken der Züge wesentlich schneller erlaubt. Diese Zwischensignale könnten natürlich auch mit einem herkömmlichen Signalsystem eingebaut werden, verursachen dann jedoch Investitionsbedarf und Betriebskosten für die zusätzlichen Blocksignale. Bei ETCS ist dieser Mehraufwand deutlich geringer, weil die Blockabschnitte nicht als Lichtsignale ausgeführt sind.

Eine Detail der Einschränkung der Kapazität durch das herkömmliche Sicherungssystem: Ein Zug, der bei der Einfahrt in den Bahnhof nicht auch bereits die Ausfahrt frei hat, wird vom Sicherungssystem „PZB 90“ nach dem Anfahren bis zum Standort des Ausfahrtsignals auf 25km/h beschränkt, selbst wenn der vorausfahrende Zug längst weit entfernt ist. Besonders am Berliner Hauptbahnhof fällt sogar den Reisenden auf, dass die Züge deshalb den Bahnhof häufig im „Schleichgang“ verlassen und die ersten 200 Meter äußerst langsam fahren. Da der Lokführer bei Überschreiten von 25km/h eine Zwangsbremse bekommen würde, fährt er nur mit ca. 20km/h bis zum Ausfahrtsignal.

Mit ETCS-Ausrüstung von Strecke und Fahrzeugen können die Züge im normalen Betrieb immer mit der Streckenhöchstgeschwindigkeit ein- und ausfahren, was viele Sekunden spart und im Zusammenhang mit den kürzeren Zugabständen die Kapazität erhöht und die Fahrzeit reduziert bzw. zusätzliche Fahrzeitleistungen generiert.

5.4. Besetzung der Züge in Echtzeit erfassen

Bereits heute verfügbar sind Sensoren für die Wagentüren, die nicht nur die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste mit hoher Zuverlässigkeit erfassen, sondern auch mitgeführte Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühle. Bei längeren Zügen, die durchgängig begehbar sind, ist auch eine Erfassung der „Wanderung“ im Zug durch Sensoren in den Übergangsbereichen möglich. Die Meldung der so ermittelten Besetzungszahlen von Passagieren und Fahrrädern an ein Hintergrundsystem wird derzeit vorbereitet.

Wenn alle Fahrzeuge damit ausgerüstet sind und die Daten der Züge in einem Hintergrundsystem vorhanden sind, kann der Fahrgast über Anzeigen oder eine App die aktuelle Lage im Zug vor dem Halt des Zuges erfahren. Dies ist besonders wichtig im Ausflugsverkehr, wo die Lenkung der Fahrgäste und Fahrräder in aufnahmefähige Wagen und Zugteile nicht nur ein wichtiger Service ist, sondern eine Maßnahme zur Vermeidung von Verspätungen aufgrund hohen Fahrgastaufkommens.

Außerdem kann so ein „lernendes System“ geschaffen werden: auf der Basis der täglich und flächendeckend erhobenen genauen Fahrgastzahlen, verknüpft mit Wetter- und Feriendaten sowie anderen äußeren Umständen, können künftig zuverlässige Prognosen über die voraussichtliche Auslastung der Züge erstellt werden. Diese Prognosen können dann zur Betriebsplanung verwendet werden. Diese Prognosen können aber auch den Fahrgästen zur Planung der Reise bereitgestellt werden. Zusammen mit der Information über die tatsächliche Auslastung, die kurz vor Eintreffen des Zuges verfügbar ist, kann der Kunde so wesentlich besser informiert werden und hat rechtzeitig eine Reaktionsmöglichkeit, z.B. durch Aufsuchen von Wagen mit freier Kapazität, Verschieben der Fahrt oder Ausweichen auf eine andere Linie.

VBB und DB Regio führen bereits ein Pilotprojekt für diese Innovation durch.

6 Einbindung der Fläche außerhalb der Städte

Der Regionalverkehr in Brandenburg ist darauf angewiesen, dass die Fläche außerhalb der unmittelbaren fußläufigen Umgebung der Bahnhöfe auf der Straße erschlossen wird.

6.1 Verknüpfung mit dem Individualverkehr

6.1.1 Fahrradverkehr

Beim Zubringerverkehr auf der Straße zu den Bahnhöfen ist zunächst der Fahrradverkehr zu erwähnen, der mittlerweile durch E-Bikes deutlich an Reichweite gewonnen hat. Das Fahrrad als Zubringer zur Bahn ist für den Kunden attraktiv, wenn eine sichere Abstellung am Bahnhof möglich ist und die Fahrt zum Bahnhof durch Straßen mit Radweg oder markierten Rad-Fahrstreifen führt. Bei diesem Punkt sind derzeit Anspruch und Realität weit voneinander entfernt. Häufig nutzen Bahnkunden zur Fahrt zum Bahnhof nicht einmal ein normales Fahrrad, da sie damit rechnen müssen, dass es am Bahnhof recht schnell abhandenkommt. Die Nutzung eines teuren E-Bikes wird heute wegen der fehlenden Sicherheit beim Abstellen so gut wie nie praktiziert.

Wirklich sichere Abstellplätze in Kombination mit Videoüberwachung der Abstellflächen und anderen Sicherheitsmaßnahmen sind daher gut investiert, wenn man den Anteil der besonders klima- und umweltfreundlichen Kombination aus E-Bike und Bahn fördern will.

6.1.2 Senioren-Mobile

Mobilitätseingeschränkte Brandenburger ohne eigenen Pkw werden in Zukunft zur Fahrt zum Bahnhof häufiger auch elektrische „Senioren-Mobile“ nutzen. Diese bisher wenig beachteten neuartigen Fahrzeuge sind bequemer und schneller als Elektrorollstühle, haben eine große Reichweite und stellen nicht so hohe Ansprüche an die Qualität des Straßenbelags wie Rollstühle. Auch für derartige Senioren-Mobile sollten Stellplätze mit Lademöglichkeit geboten werden; die Weiterfahrt im Zug kann dann ggf. mit Nutzung eines Rollators stattfinden. Für die Mitnahme im SPNV sind klare Regeln notwendig: Wie groß, wie schwer darf das Senioren-Mobil sein, wie ist für das Personal erkennbar, ob diese Mobile mitgenommen werden dürfen, und wie können sie während der Fahrt gesichert werden.

6.1.3 Pkw

Für die Bahnkunden, die mit dem Auto anreisen, soll eine ausreichende Zahl von Park-and-Ride-Plätzen bereitstehen. In Zukunft dürfte hier zusätzlich auch Nachfrage nach reservierbaren Stellplätzen mit Lademöglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge bestehen.

Neben den Tages-Stellplätzen für Pendler sind Anfahrzonen für das Absetzen von Personen sowie Kurzzeit-Parkplätze für Abholer an den Bahnhöfen notwendig.

Die straßenseitige Erschließung von Bahnhöfen und die Abstellung von Fahrzeugen sind heute im Wesentlichen kommunal finanziert. Um einen einheitlich hohen Standard zu erhalten, ist es jedoch sinnvoll, besondere Förderprogramme zur Erreichung dieses Standards vorzusehen bzw. dafür anzupassen.

6.2 ÖPNV zur Erschließung der Fläche

Die Nutzung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs als Zubringer zum Regionalverkehr in Brandenburg ist oft schwierig, weil der ÖPNV in der Fläche als vorrangige Aufgabe den Schülerverkehr hat und nur bedingt auf die oft als nachrangig angesehene Aufgabe des Zubringerverkehrs zu den Regionalbahnhöfen ausgerichtet wird.

Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr liegt bei den Landkreisen. Da die Landkreise keinen direkten Durchgriff auf die Schulverwaltung bezüglich der Schulanfangszeiten haben, sind letztlich sogar drei unterschiedliche Instanzen tätig: Die Schulen bzw. die Schulverwaltung, die mit den Schulanfangs- und Endzeiten eine wesentliche Fahrplanvorgabe setzen, der Landkreis für die Organisation des Busverkehr und das Land für den Schienen-Regionalverkehr. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Lasten aus dem Flächen-ÖPNV zwischen den Beteiligten hin- und hergeschoben werden. Es ist daher eher Zufall, wenn es vor Ort gelingt, eine für den Steuerzahler und Bürger gleichermaßen günstige und gute Lösung des Problems zu finden, wie die Fläche bestmöglich erschlossen werden kann.

In einzelnen Fällen wird mit neuen bedarfsorientierten Bedienungsformen (Ruf-Bus, Linientaxi, Bürgerbus) experimentiert. In der Uckermark hat ein bundesweit beachtetes Experiment mit der zusätzlichen Paketbeförderung im Linienbus stattgefunden.

Vorschläge zur organisatorischen Verbesserung des Schülerverkehrs werden im Abschnitt 14 ausgeführt.

6.3 Innovativer Neuansatz bei der Flächenerschließung

Die Zeit ist reif sein für einen innovativen Neuansatz zur Bündelung von verschiedenen Mobilitätsformen, der darauf setzt, dass Computer und Smartphones inzwischen weit verbreitet sind, zunehmend auch in allen Generationen.

Dieser Neuansatz soll auf der Basis des vorhandenen Adress-scharfen Fahrplanauskunftssystems des VBB aufsetzen und alle Formen der Mobilitätsdienstleistung umfassen, nämlich neben dem klassischen ÖPNV mit Bussen auch

- Schülerverkehre nach Sonderfahrplan,
- Linientaxis und Anrufverkehre,
- Mitfahrmöglichkeiten mit Lieferdiensten,
- Bürger-Fahrdienste,
- Mitnahme-Angebote aus der Bevölkerung,
- Klassische Taxianbieter,
- Neuartige Taxianbieter (Uber & Co.).

Dies setzt den Ausbau des VBB-Online-Systems zu einer umfassenden Plattform voraus, die die Daten der jeweils verkehrenden bzw. ihre Dienstleistung anbietenden Unternehmen, Organisationen und Personen mit den Fahrwünschen vergleicht und dann idealerweise personenbezogen mehrere Angebote, ggf. auch mit unterschiedlichen Preisen, machen kann. In das Nutzerprofil können dabei auch Vergünstigungen der Gebietskörperschaften für bestimmte Nutzergruppen integriert werden.

Die Plattform muss dann auch die Abrechnung übernehmen, zunächst zwischen Fahrgast und Plattform bzw. VBB, im Hintergrund auch zwischen der Plattform und den Anbietern, soweit es sich nicht um Liniendienste handelt.

Für diese Abrechnung und für die anderen juristischen Fragen (Versicherung, Haftung) müssen Musterlösungen für das Pilotprojekt entwickelt und getestet werden; dabei muss auch die Bundespolitik mit einbezogen werden, da die gesetzlichen Grundlagen für neue Formen des öffentlichen Verkehrs teilweise noch fehlen.

Ein solcher Neuansatz erfordert vorherige Tests, um sowohl Anbieterstrukturen als auch das Nutzerverhalten intensiv zu erforschen. Es wird vorgeschlagen, mit einem Landkreis zu beginnen und auch dort eine Versuchsregion zu definieren. Dafür sollte per Ausschreibung ein Träger ermittelt werden.

Nach Auswertung und Anpassung der endgültigen Lösung kann die Mobilitäts-Plattform innerhalb von 3-5 Jahren für ganz Brandenburg zum Regelangebot für die Fläche werden.

6.4 Autonom fahrende Zubringersysteme zu den Bahnhöfen

Neben den genannten Angeboten kann eine Online-Plattform wie in 5.3 dargestellt in Zukunft auch ideal die Möglichkeiten künftiger fahrerloser Systeme für die Fahrt vom und zum Bahnhof einbeziehen.

Bereits im Einsatz ist ein fahrerloses ÖPNV-System mit einem autonom fahrenden Mini-Bus mit 11 Sitzplätzen und Elektroantrieb zum Beispiel in der Stadt Sitten in der Schweiz, als „Smart Shuttle“ betrieben vom Schweizer Postbus. Dieses System fährt derzeit auf einem festgelegten Rundkurs, freizügige Fahrten sind noch nicht möglich, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt.

Für kleinere Städte, für die bisher ein ÖPNV-Zubringersystem zum Bahnhof wirtschaftlich nicht realisierbar ist, wären fahrerlose Mini-Busse vielleicht eine gute Lösung. Es wird damit gerechnet, dass solche Systeme in etwa 3-5 Jahren serienreif sind. Damit hätte eine Mobilitätsplattform, wie sie in 5.3 beschrieben ist, ein wichtiges weiteres Standbein, gerade in Städten ohne normales Busnetz: Fahrerlose Systeme, die nach Bedarf und Vorbestellung zeitgerecht zum Bahnhof fahren, oder im Linienbetrieb auf festen Linien.

Für Fahrten über Land sind fahrerlose System deutlich schwieriger realisierbar und bieten weniger Vorteile, weil damit zu rechnen ist, dass aus Sicherheitsgründen eine Begleitung beim Einsatz abseits geschlossener Siedlungsgebiete notwendig bleibt. Damit ist aber der entscheidende Kostenvorteil des fahrerlosen Betriebs nicht mehr gegeben.

7 Integration der künftigen neuen IC-Linien des DB-Fernverkehrs

Die DB Fernverkehr AG hat den Ländern angeboten, beim geplanten Ausbau des InterCity-Verkehrs mit Doppelstock-Intercity-Zügen (IC 2) mit Auslaufen der derzeitigen Nahverkehrs-Verkehrsverträge gegen einen finanziellen Ausgleich auch Nahverkehrstarife zu akzeptieren und sie so zum Bestandteil des Nahverkehrsangebots zu machen. Da die Züge mit Fahrzeugen bedient werden, die ausreichend Plätze auch für die Nahverkehrsfahrgäste bieten, ist das Angebot interessant.

Brandenburg hat damit bereits gute Erfahrungen gemacht, da in bestimmten IC- und ICE-Zügen der Relationen Berlin-Cottbus und sowie Berlin-Eberswalde-Prenzlau schon seit Ende der 1990er Jahre VBB-Fahrausweise akzeptiert werden.

VBB-Tickets im IC / ICE heute

In den IC- und ICE-Züge zwischen Berlin und der Ostsee sowie im IC Cottbus-Berlin-Potsdam werden VBB-Tickets (mit Ausnahme des Schülerferientickets) anerkannt, die bundesweiten Nahverkehrs-Sonderangebote wie „Schönes Wochenende-Ticket“ jedoch nicht. Das Zugangebot erfreut sich bei VBB-Kunden großer Beliebtheit; der IC Cottbus-Berlin am Morgen entlastet den RE 2 und erspart einen sonst zusätzlich notwendigen Zug für eine Fahrt am Tag. Das Land Brandenburg leistet dafür Ausgleichszahlungen für die Tariffdifferenz.

Von DB Fernverkehr bekommt das Land dabei nichts „geschenkt“: Wenn Fahrgäste statt der RE-Züge den IC nutzen, erhält das Land entsprechend weniger Fahrgelderlöse und muss noch einen Tarifausgleich zahlen. Gleichwohl kann es für das Land wirtschaftlich vorteilhaft sein, sonst notwendige zusätzliche Zugleistungen durch IC-Fahrten zu ersetzen. Für die Kunden und Nutzer ist es in jedem Fall vorteilhaft. Außerdem werden die im Landesinteresse erwünschten Fernverkehrsverbindungen wirtschaftlich gestärkt.

Fahrräder werden übrigens für VBB-Kunden im IC nur zu den Tarif-Bedingungen DB-Fernverkehrs mitgenommen, also mit Reservierungspflicht.

Allerdings: Es wird sehr auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ankommen, ob das Angebot des DB-Fernverkehrs für Brandenburg vorteilhaft ist. Wenn IC-Züge zur Hauptverkehrszeit fahren und so die Spitzenlast abnehmen (wie heute der morgendliche IC-Zug Cottbus-Berlin), dann ist das für Kunden und das Land Brandenburg gleichermaßen sehr vorteilhaft. Wenn zu Zeiten nicht voll ausgelasteter Züge frühere RE-Kunden den IC benutzen und dafür im RE viele Sitze frei bleiben, ist es für die Kunden zwar auch noch positiv, für das Land Brandenburg aber wirtschaftlich nachteilig.

Positiv kann das Angebot der DB wirken, wenn es gelingt, die IC-Züge optimal in das künftige Streckennetz einzubinden. Dazu muss das Land sich zunächst einmal selbst um ein künftiges Langfrist-Liniennetz Gedanken machen, und dann die Anforderungen daraus bald in konkreten Gesprächen mit DB Fernverkehr AG erörtern. Wenn es gelingt, die Netze sinnvoll zu kombinieren, müssen verbindliche Absprachen darüber getroffen werden. Dabei ist Vorsorge zu treffen, dass der Wettbewerb im SPNV nicht eingeschränkt wird, weil sonst das Preisniveau für die Verkehrsleistungen ansteigen würde.

Die Diskussion über die Ausschreibungspflicht für derartige Tarifkooperationen mit Ausgleichszahlungen durch den Aufgabenträger soll nicht Gegenstand dieser Studie sein. Es wird davon ausgegangen, dass der Fernverkehrs-Aufgabenträger, der Bund, dieses Problem einer Lösung zuführt und den Fernverkehr so organisiert, dass er solche Kooperationen eingehen kann.

Nach derzeitigem Planungsstand wird DB Fernverkehr folgende Linien im Zweistunden-Takt für eine Tarifintegration anbieten:

- InterCity-Linie Hannover-Magdeburg-Brandenburg-Potsdam-Berlin-Cottbus
- InterCity-Linie Dresden-Elsterwerda-Doberlug-BER-Berlin

Die Linie Hannover-Cottbus wird dabei nach derzeitigem Planungsstand im Nullknoten Magdeburg zur ungeraden Stunde abfahren und ankommen, mit relativ wenigen Halten und einer Fahrzeit von knapp drei Stunden dann den Nullknoten Cottbus zur geraden Stunde erreichen.

Die Linie Dresden-Berlin wird um eine Stunde zeitlich versetzt zur EuroCity-Linie Prag-Berlin-Hamburg in Dresden abfahren bzw. ankommen.

Die Nutzung mit VBB-Fahrkarten der zweistündlichen Linie Dresden-Berlin mit den Halten in Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain wird für den Süden des Landes Brandenburg von sehr großer Bedeutung sein, da damit der Radius der von Berlin aus innerhalb von 60 bzw. 90 Minuten erreichbaren Städte deutlich erweitert wird.

Die Intercity / EuroCity-Linie (Prag-) Berlin-Hamburg ist für die Prignitz von hoher Bedeutung, weil sie einen Nullknoten zur geraden Stunde in Wittenberge hat und damit nicht nur für Wittenberge selbst, sondern über diesen Taktknoten auch z.B. für Perleberg enorme Vorteile bietet. Die DB Fernverkehr AG hat bisher von sich aus nicht angeboten, die EuroCity-Linie Hamburg-Wittenberge-Berlin in den Nahverkehrstarif zu integrieren. Dies wäre für Brandenburg aber sehr wichtig, um Wittenberge und Perleberg eine wirklich attraktive Schnellverbindung nach Berlin zu verschaffen.

Eine Verhandlungslinie mit DB Fernverkehr muss daher sein, dass auch die EuroCity-Verbindung Wittenberge-Berlin einbezogen wird. Zumindest für Zeitkarten-Kunden des VBB muss es möglich sein, die schnellste Verbindung in die Prignitz freizügig mitnutzen zu können. Nicht nur für Wittenberge, auch für die Umsteigeverbindung mit dem RE6 nach Perleberg würde sich damit die Fahrzeit nach Berlin deutlich verkürzen.

Ebenso sollen natürlich wie bisher die IC- und ICE-Züge zwischen Berlin und der Ostsee, soweit sie in Brandenburg halten, in den VBB-Relationen auch mit VBB-Tickets nutzbar sein.

Bei der Nutzung von Nahverkehrstickets im InterCity bzw. EuroCity ist es für Brandenburg akzeptabel, dass besonders preisgünstige Tickets wie das Schöne-Wochenende-Ticket ggf. ausgeschlossen werden. Wichtig ist, dass Pendler und Nutzer des VBB-Tarifs diese Verbindungen nutzen können.

Vergleich der Fahrpreise Wittenberge-Berlin für IC/EC und VBB

Die VBB-Monatskarte Wittenberge-Berlin kostet 199,90 Euro und bietet die volle Freizügigkeit in ganz Berlin und Brandenburg. Die Monatskarte Wittenberge-Berlin nach dem DB-Tarif kostet 289 Euro und gilt in Berlin allenfalls in der S-Bahn, sodass je nach Fahrtziel in Berlin ggf. eine weitere Monatskarte AB nach dem VBB-Tarif zur Nutzung der BVG für 81 Euro notwendig ist, Gesamtpreis damit 370 Euro.

Wenn die DB bei anderen Strecken mit Brandenburg ins Geschäft kommen will, sollten auch die Nutzer aus der Prignitz einen Vorteil haben und zu einem günstigeren Preis ein IC-Monatsticket nach Berlin mit Nutzung aller Verkehrsmittel in Berlin erwerben können, idealerweise durch vollständige Anerkennung des VBB-Tarifs zwischen Wittenberge und Berlin.

Bei den folgenden Betrachtungen ist die Annahme des DB-Intercity-Angebots (einschließlich Wittenberge-Berlin) berücksichtigt, die IC-/EC-Züge sind in das Netz integriert. Dabei ist aber darauf geachtet worden, dass für Nutzer von Billigangeboten des Nahverkehrs, die nicht auf die kürzeste erreichbare Fahrzeit Wert legen, die Nutzung anderer Angebote möglich bleibt. Die genaue Abgrenzung, welche der Billig-Tickets im IC/EC gelten und welche nicht, ist mit DB Fernverkehr zu führen. Dabei wird gelten: Je mehr Billig-Tickets zugelassen werden, desto höher wird die Ausgleichsforderung von DB Fernverkehr für die Tarifierkennung sein. Bei Vorhandensein von Alternativen ist es daher sinnvoll, Billig-Angebote außerhalb des VBB-Tarifs auszuschließen und so die Ausgleichsleistungen zu begrenzen.

Ein Nicht-Zustandekommen der Tarifierkennung hätte zwangsläufig ein Liniennetz im Regionalverkehr zur Folge, welches in den betroffenen Relationen Berlin-Cottbus, Berlin-Magdeburg und Berlin-Elsterwerda anders konzipiert werden muss und weitere Mehrleistungen erfordert. Daher sollte die Entscheidung über die Annahme des DB-Angebots sehr schnell erfolgen; mit DB Fernverkehr müssen dann ebenso schnell verbindliche Absprachen über die Einzelheiten getroffen werden.

8 Lösungsansätze, Korridorbetrachtungen

8.1 Anspruchsvolle Ziele braucht das Land

Um alle Regionen im Land Brandenburg an einer guten weiteren Entwicklung teilhaben zu lassen, muss der Regionalverkehr deutlich verbessert werden.

Dazu müssen anspruchsvolle Ziele formuliert und mit deutlich mehr finanziellem und organisatorischem Engagement Schritt für Schritt umgesetzt werden.

Neues Ziel muss sein, alle Oberzentren und möglichst viele Mittelzentren im Land Brandenburg in rund einer Stunde mit dem Zentrum Berlins zu verbinden, alle Mittelzentren in weniger als 90 Minuten.

Neues Ziel muss es weiterhin sein, das Berliner Umland und die Region Potsdam mit einer neuen Kategorie schneller und komfortabler Züge, die in dichterem Takt (alle 30 oder 15 Minuten) fahren, schneller und häufiger zu bedienen.

Weiterhin ist der ländliche Raum durch Bündelung vorhandener und neuer Mobilitätsangebote so an das Schienen-Regionalnetz anzubinden, dass möglichst jeder Ort in Brandenburg in 90-120 Minuten vom Zentrum Berlins erreichbar wird.

Neues Ziel ist es weiterhin, den Süden Brandenburgs deutlich besser als bisher mit den Metropolräumen Dresden und Leipzig sowie den Nordwesten deutlich besser mit dem Metropolraum Hamburg zu verbinden.

Diese Ziele sollen mit einem neuen Liniennetz Schritt für Schritt bis 2030 realisiert werden.

8.2. Vorbemerkung zur Fahrplangestaltung

Seit der Regionalisierung des SPNV haben alle Bundesländer jeweils für ihre Region Taktfahrplansysteme eingeführt, die die einzelnen im Takt verkehrenden Linien so verknüpfen, dass an vielen Knotenbahnhöfen gute Anschlussbeziehungen bestehen. Dieses System wird überlagert und überregional verknüpft durch ein Netz von ebenfalls im Takt verkehrenden Zügen des Fernverkehrs.

Auch in Brandenburg gibt es eine Reihe von sehr bedeutenden Taktknoten, die für Richtungs- oder Rundum-Anschlüsse sorgen, so in den Bahnhöfen von Cottbus und Wittenberge als sogenannten „Null-Knoten“, wo zur Minute Null Anschluss aus allen Richtungen in alle Richtungen besteht. Im Fall anderer Strecken ist der Fahrplan durch den Streckenausbau festgelegt, so im Fall des „Prignitz-Express“, wo die Kreuzungsbahnhöfe der eingleisigen Strecke gleichzeitig automatisch zu Taktknoten werden (Velten, Neuruppin, Wittstock).

Nach jahrelangen Bemühungen, durch einen „Deutschland-Takt“ das bundesweite Fahrplan-System im Eisenbahnpersonenverkehr zu koordinieren und durch gezielten Infrastrukturausbau zu verbessern, hat das Bundesverkehrsministerium nunmehr einen Auftrag vergeben, um einen langfristigen Zielfahrplan für das Jahr 2030 als „Deutschland-Takt plus“ zu erarbeiten, der als Richtschnur für den Ausbau des Gleisnetzes dienen wird und zusätzliche Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen umfassen wird.

Der Entwurf für den Fahrplan „Deutschland-Takt plus“ wird im Laufe des Jahres 2017 den Bundesländern zur Abstimmung vorgelegt. Soweit jetzt erkennbar, ist dieser Entwurf die harmonische Weiterentwicklung des vorhandenen Taktfahrplansystems im Fern- und Regionalverkehr und dessen Verbesserung durch Infrastrukturausbau, nicht ein völlig neues System.

Daher ist es jetzt besonders wichtig, die eigenen Vorstellungen des Landes Brandenburg für die langfristige Fahrplangestaltung und vorgesehene Mehrleistungen deutlich zu formulieren, um bei dieser Diskussion die Interessen des Landes bestmöglich mit einzubringen. Dazu muss das künftige Netz mit Perspektive 2030 jetzt vorausschauend geplant werden. Insbesondere ist es wichtig, zusätzlich benötigte und geänderte Linien jetzt dort mit einzubringen.

Die folgenden Überlegungen dienen dazu, dieses Netz für Brandenburg zu konzipieren. Die genauen Fahrplanlagen sind damit nur im Fall von Taktknoten teilweise vorgegeben, entsprechend der weiteren Abstimmung mit dem bundesweiten System werden sicherlich noch Anpassungen notwendig.

Defizit bei der bundesweiten Fahrplan-Entwicklung der Vergangenheit: Südbrandenburg vom Knoten Leipzig abgehängt

Durch Änderung des Fernverkehrsfahrplans mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle-Leipzig hat der DB-Fernverkehr den Knoten Leipzig seit Dezember 2015 verändert. Dadurch müssen alle Bahnkunden, die aus dem Süden Brandenburgs über Leipzig nach Süd- und Westdeutschland reisen, Wartezeiten von rund 45 Minuten in Leipzig in Kauf nehmen. Oder, anders ausgedrückt: Den Fahrzeitgewinne durch die für Milliarden gebaute Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt-Leipzig verbringen die Lausitzer im Leipziger Wartesaal.

Abhilfe kann durch Infrastrukturausbau der Strecke Cottbus-Leipzig erfolgen. Diese Ausbaumaßnahme ist daher für Süd-Brandenburg besonders wichtig, da damit Cottbus und die gesamte Region eine Stunde schneller nach Süd- und Westdeutschland gelangen werden.

Das Eisenbahnnetz in Brandenburg hat die Besonderheit, dass es sternförmig auf Berlin (und Potsdam) ausgerichtet ist. Quer- und Tangentialverbindungen gibt es (außer in der Lausitz) nur sehr wenige, einige wurden wegen sehr geringen Fahrgastaufkommens auf Bus umgestellt.

Bereits ein Blick auf eine Eisenbahnkarte zeigt die Bedeutung der Korridore nach Berlin.

Im Folgenden werden alle SPNV-Strecken in Brandenburg (einschließlich der bestehenden bzw. möglichen Verlängerungen in Nachbar-Bundesländer) betrachtet.

In Bezug auf die Anbindung Berlins (und Potsdam) gibt es häufig Überlagerungen von Strecken und Angeboten. Um eine bessere Übersichtlichkeit zu erzielen, werden diese im Weiteren zu Korridoren zusammengefasst.

Die Lausitz mit dem Schwerpunkt Cottbus wird, soweit es sich nicht um Korridore nach Berlin (und Potsdam) handelt separat behandelt, ebenso der Berliner Außenring mit der Anbindung des BER, Querverbindungen nach Potsdam sowie der Stadtbezirke im Osten Berlins.

Für die Fahrplangestaltung gilt folgendes:

Bestehende Taktknoten sollen erhalten und weiter ausgebaut werden. Zwar kann aufgrund der Gegebenheiten im Bahnknoten Berlin kein zentraler Umsteigeknoten in Berlin eingerichtet werden, umso wichtiger sind die Taktknoten in der Peripherie, wie z.B. Cottbus, Wittenberge und weitere mehr. Diese Taktknoten erlauben die günstige Verbindung von Achsen, die Verknüpfung in andere Bundesländer und sind auch der Ansatzpunkt, um über Bus-Zubringer mit einer Fahrt schnellen Anschluss in alle Richtungen zu schaffen.

Als Ziel für eine tiefgreifende Verbesserung des SPNV-Angebots in Brandenburg wurde in den Eingangskapiteln formuliert, dass folgende Anforderungen zu erfüllen sind:

- mind. 60-Minuten-Takt, im Ballungsraum Berlin mind. 30-Minuten-Takt.
- Linien, die dem Vorortverkehr dienen und mindestens einen Bahnhof des Berliner Innenringes anfahren, werden als Zugprodukt „MetropolExpress“ (MX) besonders herausgehoben (zu Produktbezeichnungen siehe nächstes Kapitel).
- Neuorientierung der Haltekonzeption zwischen RE- und Metropol- bzw. RB-Linien. RegionalExpress-Linien halten in der Regel nur an Aufkommensschwerpunkten, Metropol- und RB-Linien an allen Halten. Lediglich in berlinfernen Regionen sind Abweichungen durch zusätzliche Halte für die Express-Linien möglich.
- Überwiegend einheitliche Linienführung aller Angebote auf einem Korridor ins Berliner Zentrum (mindestens bis zum S-Bahnring), Aufgabe der derzeit praktizierten wechselseitigen Linienführungen z.B. abwechselnd ins Berliner Zentrum oder nach Lichtenberg.
- Stärken und Schwächen von Fahrzeugen in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen.
- Flügelung von Linien, um somit möglichst viele Direktangebote anzubieten und Umsteigen zu vermeiden.
- Stärken und Schwächen von Zügen, um die Kapazität an die Nachfrage anzupassen
- Mehr Direktverbindungen von Schwerpunktregionen des Landes Brandenburg nach Potsdam.

Ein besonderer Streitpunkt war in der Vergangenheit die Halte-Systematik des Regionalverkehrs auf Berliner Gebiet. Brandenburger Interesse ist es, möglichst ohne zusätzliche Halte in Berlin rasch das Berliner Zentrum bzw. die wichtigen Umsteigebahnhöfe zu erreichen; Berlin und die Berliner Bezirke haben demgegenüber ein Interesse daran, Regionalverkehrshalte zu bekommen.

Mit dem Ansatz in dieser Studie kann dieses Dilemma leichter gelöst werden, indem der RegioExpress-Verkehr und der MetropolExpress-Verkehr unterschiedliche Systematik aufweisen. Während der RegioExpress dem Brandenburger Interesse nach schneller Fahrt ohne „unnötige“ Halte entgegenkommt, können die MetropolExpress mit dem mehr auf raschen Fahrgastwechsel eingerichteten Fahrzeuge alle Regionalverkehrs-Halte auch innerhalb Berlins bedienen.

8.3 Klare Produktbezeichnungen für die Linien des neuen Linien-Netzes

Wegen der doch sehr unterschiedlichen Funktionen wird im Folgenden nach 3 Zugkategorien im SPNV in Berlin und Brandenburg unterschieden:

RX: RegioExpress: schnelles Produkt mit wenigen Halten, bisher RegionalExpress. Der „Re-Launch“ des Produkts Regionalverkehr ist notwendig, zum Beispiel durch leichte Abänderung des Produktnamens in „Regio-Express“ (RX). Eine Markenänderung ist allerdings bei den meisten Linien nur in Absprache mit den Nachbar-Bundesländern möglich. RegioExpress soll Markenbegriff für Expresslinien mit Ziel Berlin werden. Im Folgenden werden die nach Berlin führenden RegionalExpress-Linien als RegioExpress (RX) bezeichnet.

MX: Metropol-Express: mindestens alle 60 Minuten mit überwiegender Verdichtung auf 30 Minuten mit Halt auf allen Unterwegs-Bahnhöfen außerhalb des S-Bahn-Bereichs und mindestens einem Halt auf einem Bahnhof des S-Bahn Innenringes bzw. Anbindung BER oder Potsdams. Diese Züge haben hohe Beförderungskapazität und dienen dem Vorortverkehr nach Berlin und Potsdam.

RB: Regionalbahn: alle 60/120 Minuten, nur außerhalb des Vorort-Bereichs von Berlin.

Mit neuen Zugbezeichnungen RX und MX entsteht eine klare Produktstruktur. Es wird vermieden, dass RegionalBahn als Bezeichnung einer Verbindung nach Berlin dient. Mit RegioExpress (RX) und Metropol-Express (MX) entstehen klare Produktbezeichnungen für die nach Berlin und Potsdam führenden Linien.

8.4. Korridore nach Berlin

8.4.1. Berlin-Oranienburg-Fürstenberg-(Neustrelitz-Rostock/Stralsund) (Nordbahn) sowie Zweigstrecken Löwenberg-Templin und Löwenberg-Rheinsberg

Das Einzugsgebiet der Nordbahn (mit Zweigstrecken) umfasst im Land Brandenburg ca 93.000 Einwohner (plus 8.100 in Rheinsberg, plus 3.000 in Lindow), davon allein Oranienburg mit S-Bahn Anbindung 43.000 Einwohner.

Der Korridor ist derzeit durch eine Regionalexpresslinie im 60-Minuten-Takt sowie durch eine Regionalbahn von/nach Templin im 60-Minuten-Takt angebunden, die allerdings nicht ins Berliner Zentrum fährt.

Der Regionalexpress hat Bedeutung über Brandenburg hinaus, da er die fast einzige Verbindung (nur sehr wenige Fernverkehrszüge) nach Rostock sowie nach Stralsund (über Neustrelitz) darstellt. Oranienburg ist mit Berlin darüber hinaus mit der S-Bahn im 20-Minuten-Takt angebunden.

Vorschläge:

RX:

- Unverändert zum heutigen RE-Angebot

MX:

- neu Templin-Löwenberg-Berlin direkt ins Berliner Zentrum (Berlin Hbf tief)
- Stärken und Schwächen von Zugteilen in Löwenberg
- In Löwenberg flügeln (bedarfsgerecht) mit Zugteil von Rheinsberg
- Verbindung in östliche Berliner Bezirke und BER durch neue MX-Linie ab Oranienburg (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER)

Vorteile:

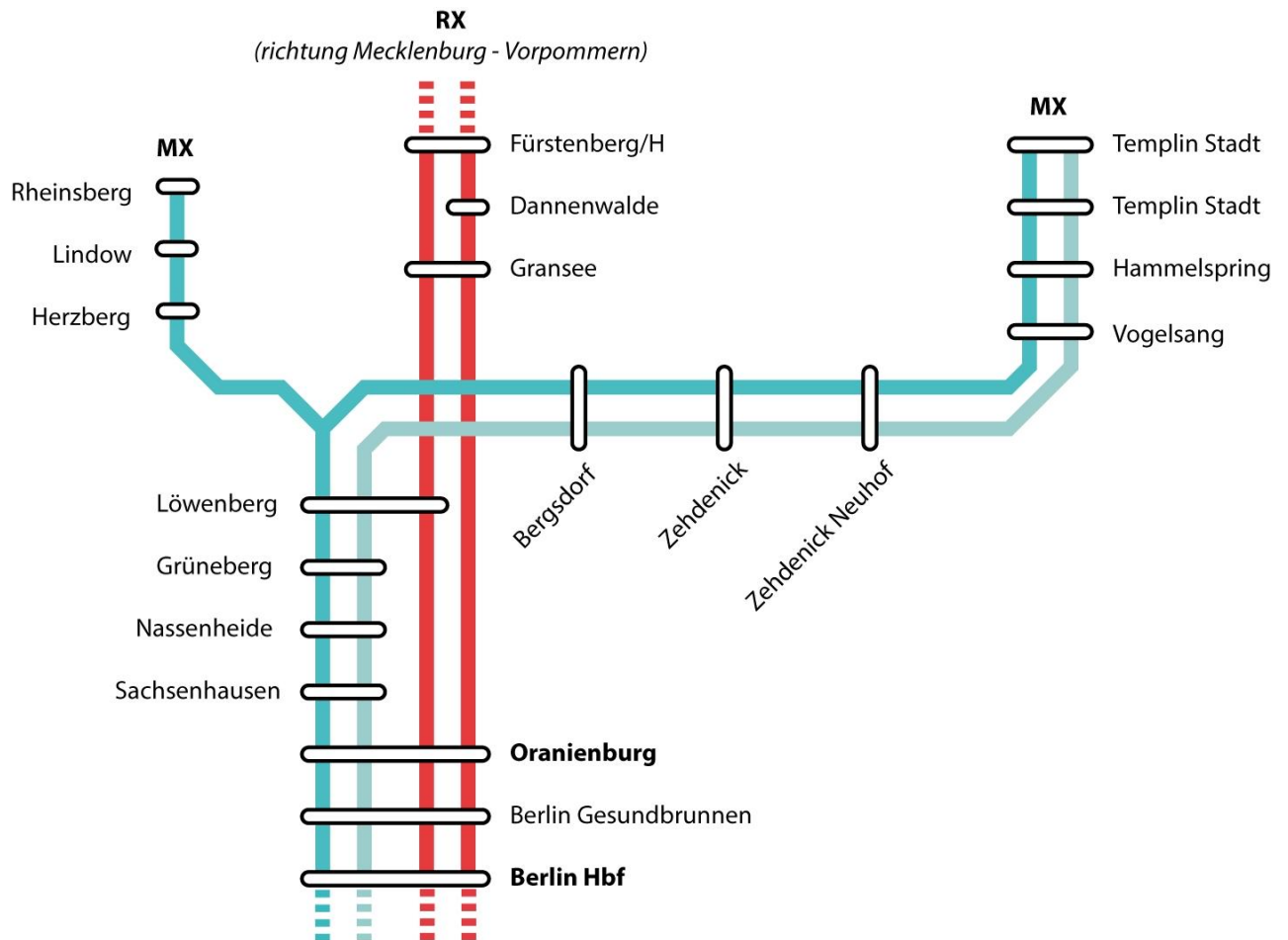
- Direktverbindung von Templin und Rheinsberg ins Berliner Zentrum (Berlin Hbf)
- Platzangebot bedarfsgerecht möglich
- MX übernimmt einen Teil der Fahrgäste in der Relation von Oranienburg ins Berliner Zentrum (Entlastung RX)

Fahrzeugeinsatz:

- RX: unverändert (Doppelstockwagen)
- MX: batterie-elektrische und elektrische Fahrzeuge

Notwendige Infrastrukturmaßnahmen:

- Elektrifizierung eines kurzen Streckenstücks (ca. 50m) im Bahnhof Templin Stadt (zum Nachladen) und ggf. in Rheinsberg
- Im Bahnhof Löwenberg sicherungstechnische Anpassung zum Stärken und Schwächen von Zügen



Korridor Nordbahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption

Fahrten pro 2 Stunden

8.4.2. Berlin-Groß Schönebeck/Wensickendorf (Heidekrautbahn)

Das Einzugsgebiet der Heidekrautbahn umfasst im Land Brandenburg derzeit ca. 28.000 EW.

Die Bedienung der Heidekrautbahn erfolgt gegenwärtig mit einer RB im 30-Minuten-Takt zwischen Berlin Karow nach Basdorf und weiter alle 60 Minuten bis Wensickendorf bzw. alle 60 Minuten bis Klosterfelde (und weiter alle 120 Minuten bis Gr. Schönebeck).

Zwischen Basdorf und Berlin Gesundbrunnen verkehren in der HVZ bis Februar 2017 einige direkte Züge (wegen Baumaßnahmen ab Februar keine Direktverbindungen nach Berlin Gesundbrunnen möglich).

Zwischen Berlin Karow und Schönwalde wird über eine nach 1945 gebaute Strecke gefahren, die die eigentlichen Aufkommensschwerpunkte nicht erschließt. Die alte Strecke von Berlin Wilhelmsruh nach Schönwalde existiert größtenteils noch für den Güterverkehr. Ein Ausbau der alten Strecke für den SPNV ist dringend erforderlich.

Mit der Wiederinbetriebnahme und Verlängerung bis Berlin Gesundbrunnen werden folgende Angebote möglich:

MX-Linie:

- neu über reaktivierte Strecke Berlin Gesundbrunnen-Klosterfelde alle 30 Min, weiter nach Gr. Schönebeck alle 60 Minuten

RB-Linie:

- Wensickendorf-Berlin Karow alle 60 Minuten

Vorteile:

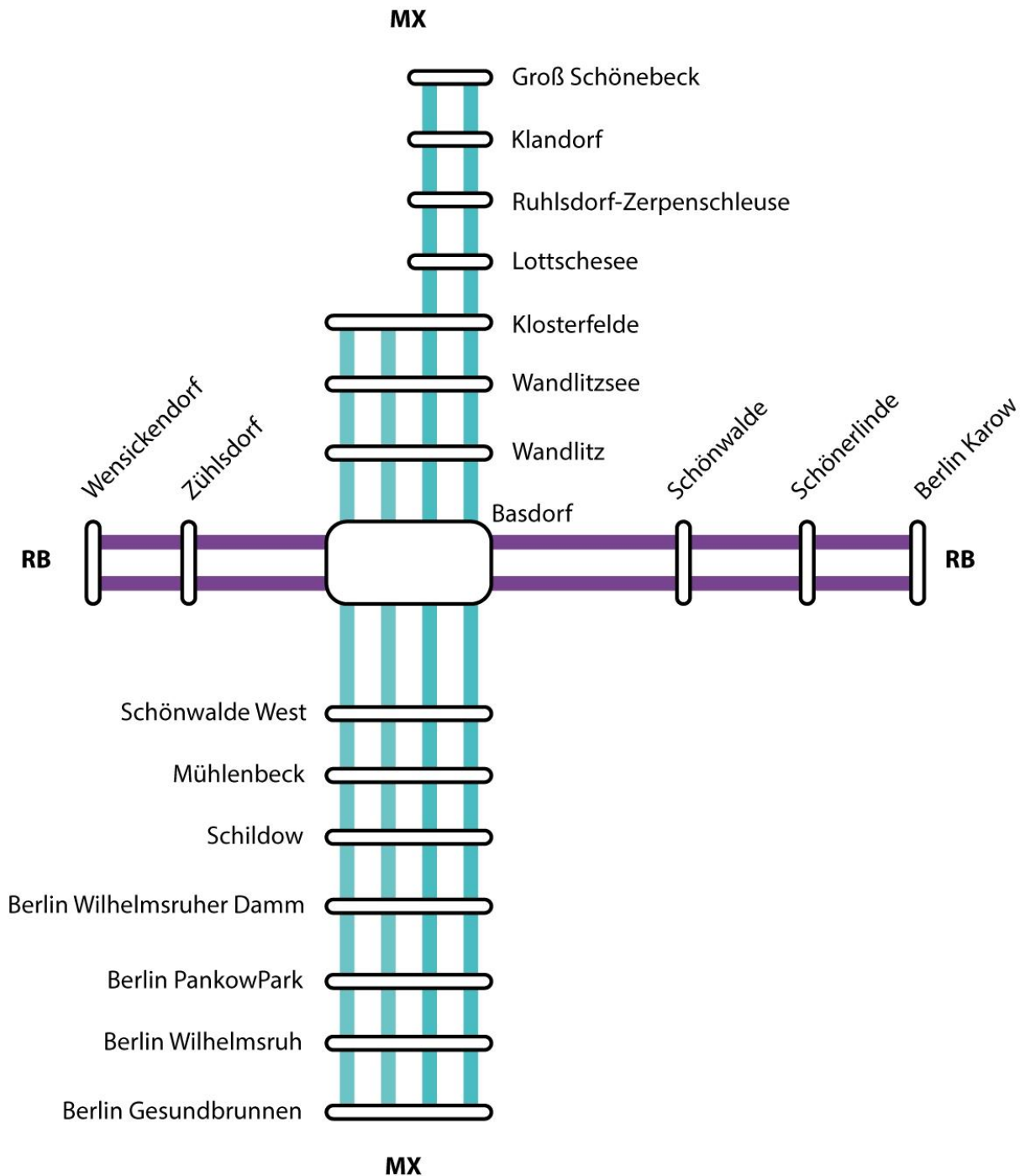
- Erschließung von weiteren ca 15.000 Einwohner im Land Brandenburg entlang der reaktivierten Strecke
- neu umsteigefrei alle 30 Minuten bis Berlin Gesundbrunnen

Fahrzeugeinsatz:

- Diesel als Auslaufbetrieb für vorhandene Dieselfahrzeuge bis ca. 2035, danach Einsatz Batterie-elektrischer Fahrzeuge mit Elektrifizierung von Teilabschnitten zum Nachladen.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Reaktivierung der Heidekrautbahnstrecke zwischen Berlin Wilhelmsruh und Schönwalde (Basdorf) für den Personenverkehr und Lückenschluss zwischen Berlin Schönholz und Berlin Wilhelmsruh (weitgehend gewidmete Bahntrasse)



Heidekrautbahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.3. Berlin-Bernau-Eberswalde-Angermünde-Szczecin/Prenzlau (-Stralsund) (Stettiner Bahn) sowie Zweigstrecken Angermünde-Schwedt, Eberswalde-Wriezen, Britz-Joachimsthal

Das Einzugsgebiet der Stettiner Bahn umfasst im Land Brandenburg mit den o.a. Zweigstrecken ca. 180.000 Einwohner (+3.400 Einwohner Joachimsthal), davon Bernau mit S-Bahn-Anbindung 37.000 Einwohner. Der Korridor ist derzeit durch eine Regionalexpresslinie im 60-Minuten-Takt sowie durch eine Regionalbahn von/nach Eberswalde im 60-Minuten-Takt angebunden, letztere fährt allerdings nicht ins Berliner Zentrum.

Zwischen Eberswalde und Wriezen fährt eine RB-Linie alle 60-Minuten, alle 2 Stunden weiter nach Frankfurt/Oder mit Umsteigezwang in Eberswalde sowie zwischen Angermünde und Stettin eine RB-Linie ca. alle 2 Stunden mit Umsteigen in Angermünde. Einzelne wenige Züge sind zwischen Berlin und Stettin durchgebunden. Zwischen Joachimsthal und Eberswalde fährt eine RB-Linie alle 60-Minuten mit Umsteigen in Eberswalde. Darüber hinaus ist bei Fahrten von Berlin nach Prenzlau und Schwedt bei jeder zweiten Verbindung Umsteigen in Angermünde notwendig.

Das SPNV-Angebot nach Stettin ist insgesamt unzureichend; mit dem jetzt absehbaren Ausbau der Strecke Angermünde-Stettin, neuen Fahrzeugkonzepten und der Trennung vom Berliner Vorort- und RE/RX-Verkehr ist mittelfristig eine wesentliche Verbesserung möglich. Dies betrifft sowohl die Fahrtenhäufigkeit als auch relationsbezogene Umsteigezwänge.

Eine Besonderheit des Streckenabschnitts Angermünde-Stettin ist der Trend zu einem zunehmenden Pendlerverkehr nach Stettin, durch Neu-Ansiedlung von Bürgern mit Stettin-Bezug. Zur Förderung dieser Ansiedlung kann es sinnvoll sein, zunächst zu den Hauptverkehrszeiten die kleineren Halte zwischen Angermünde und Tantow am Morgen Richtung Stettin und am Abend Richtung Angermünde stündlich zu bedienen.

Vorschläge:

Vorgeschlagen wird eine Neustrukturierung des SPNV-Angebots auf der Stettiner Bahn durch:

- 1) klare Linienstruktur
- 2) mehr Züge
- 3) Beschleunigung der RE/RX-Züge
- 4) Verringerung der Umsteigezwänge

RX:

- Berlin Hbf-Eberswalde-Angermünde alle 60 Minuten, Flügeln nach Prenzlau (-Stralsund) und Szczecin, beides jeweils alle 60 Minuten
- Entfall der Halte Chorin und Britz (übernimmt neu Metropol-Express)

MX:

- neu alle 60 Minuten Berlin Hbf-Eberswalde-Angermünde-Schwedt, Übernahme der Halte Chorin und Britz durch diese MX-Linie
- weitere MX-Linie alle 60 Minuten von Berlin nach Eberswalde mit Flügeln nach Joachimsthal und Wriezen
- Linienführung beider MX-Linien direkt ins Berliner Zentrum (Berlin Hbf)
- Verbindung in östliche Berliner Stadtbezirke und BER neu ab Bernau (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER) durch zusätzliche Linie
- Stärken und Schwächen von Zügen in Eberswalde

Vorteile:

- Direktangebot Berlin Hbf nach Szczecin neu alle 60 Minuten
- Direktangebot Berlin Hbf-Prenzlau alle 60 Minuten (derzeit wechselseitig alle 120 Minuten direkt und alle 120 Minuten mit Umsteigen)
- Beschleunigung RE
- Aus Schwedt Direktverbindung alle 60 Minuten nach Berlin (mit 2 Halten mehr wie bisher), (derzeit wechselseitig alle 2 Stunden direkt und alle 2 Stunden mit Umsteigen)
- Angebot für Chorin und Britz unverändert wie bisher
- Ab Angermünde 1 Zug pro Stunde mehr nach Berlin
- Joachimsthal, Wriezen und Bad Freienwalde bekommen Direktverbindung nach Berlin
- Ab Eberswalde neu 3 Züge pro Stunde direkt ins Berliner Zentrum (derzeit nur 1 Zug ins Berliner Zentrum und ein weiterer Zug pro Stunde in östliche Berliner Stadtbezirke)
- Platzangebot bedarfsgerecht möglich
- Keine Bahnsteigverlängerungen für RE notwendig, da durch Reduzierung der Halte neu von Berlin bis Angermünde an IC-Bahnhöfen mit längeren Bahnsteigen gehalten wird

Fahrzeugeinsatz:

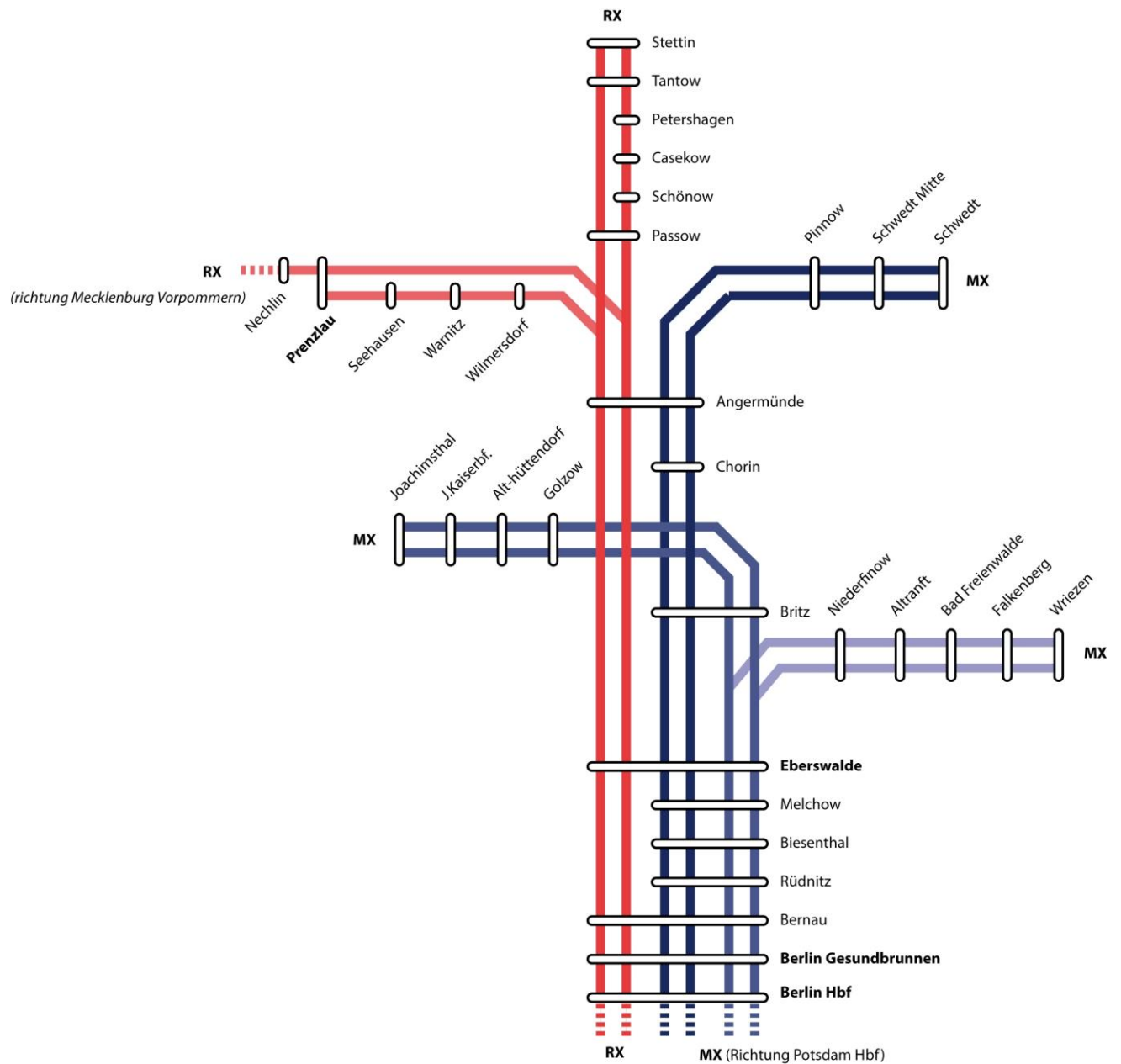
- RX: - nach Stralsund Triebwagen mit Flügeln (ggf. auch mit der neuen Generation vorhandener Doppelstockwagen möglich)
- nach Szczecin entweder batterie-elektrische Fahrzeuge oder durchgehend elektrisch mit Mehrsystemfahrzeugen wegen des anderen Stromsystems in Polen

- MX: - nach Schwedt elektrisch

- nach Wriezen sowie Joachimsthal batterie-elektrische Fahrzeuge

Infrastrukturmaßnahmen:

- abschnittsweise Elektrifizierung Eberswalde-Wriezen, Umfang abhängig von Batteriekapazität (ggf. nur am Endbahnhof Wriezen)
- Bahnhof Eberswalde und Angermünde– sicherungstechnische Anpassung zum Stärken und Schwächen und Flügeln von Zügen



Stettiner Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.4. Berlin-Werneuchen (Wriezener Bahn)

Im Einzugsbereich der Wriezener Bahn wohnen im Land Brandenburg ca. 24.000 € Einwohner, davon ca. 13.000 Einwohner in Ahrensfelde (S-Bahn Anbindung).

Derzeit erfolgt die Bedienung durch eine RB im 60-Minuten Takt zwischen Werneuchen und Berlin Ostkreuz.

Der Einzugsbereich scheint, gemessen an Einwohnern, im Verhältnis zu anderen Korridoren relativ gering. Dies liegt vor allem an der geringen Streckenlänge, Werneuchen befindet sich noch im Vorortbereich Berlins, der hinter Werneuchen liegende Abschnitt nach Wriezen wurde auf Bus umgestellt.

Die Strecke läuft parallel zur stark befahrenen B158, hier besteht ggf. Fahrgastpotential durch P+R und bisherige Pkw-Nutzer.

Vorschlag:

- Verdichtung des Angebots auf 30 Minuten-Takt

Vorteil:

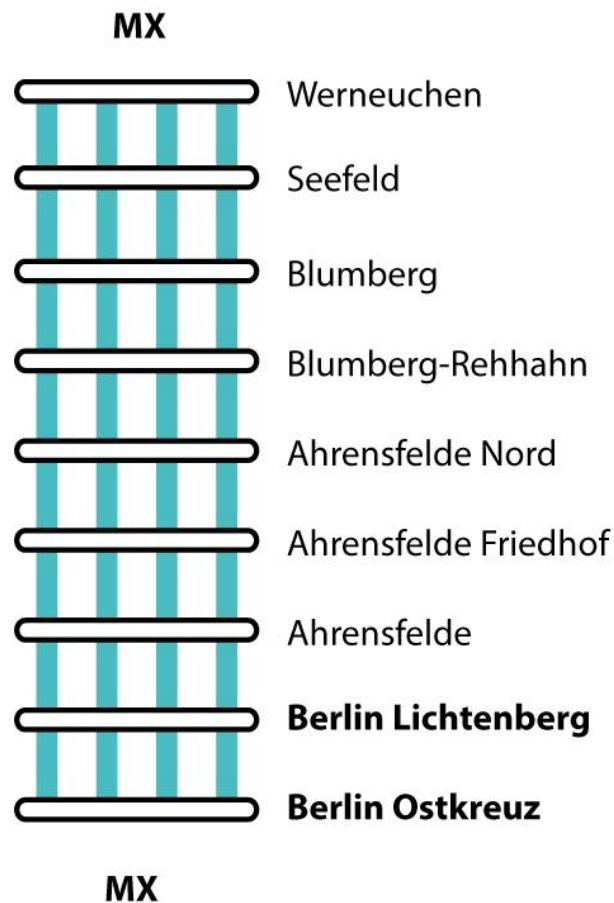
- Gewinnung neuer Potentiale (Umstieg vom PKW)

Fahrzeugeinsatz:

- Vorerst Dieselfahrzeuge (Auslaufbetrieb mit kleinen Einheiten), später Batterie-elektrische Fahrzeuge.

Infrastruktur

- Ausbau Kreuzungsmöglichkeit (eingleisige Strecke)
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (insbesondere beim Betrieb mit elektrischen Fahrzeugen)



Wriezener Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.5. Berlin-Kostrzyn (Ostbahn)

Im Einzugsgebiet der Ostbahn wohnen im Land Brandenburg ca. 49.000 Einwohner, davon ca. 26.000 Einwohner in Strausberg (S-Bahn Anbindung)

Die Bedienung erfolgt derzeit durch eine Regionalbahn im 60-Minuten-Takt zwischen Berlin Lichtenberg und Kostrzyn, wobei an den Stationen zwischen Müncheberg und Kostrzyn nur jeder zweite Zug hält. Die Linie hat überregionale Bedeutung, da sie die polnische Stadt Kostrzyn (19.000 Einwohner) sowie, allerdings überwiegend mit Umsteigen, Gorzow Wlkp (120.000 Einwohner) mit Berlin verbindet.

Die Linie wird naturgemäß sehr stark von vielen polnischen Pendlern genutzt.

Vorschlag:

MX:

- Verlängerung aller Züge bis Berlin Ostkreuz
- Verdichtung im Abschnitt Müncheberg-Berlin auf 30-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit
- Verlängerung einiger Verdichter-Züge ab/bis Seelow-Gusow in der HVZ

Vorteil:

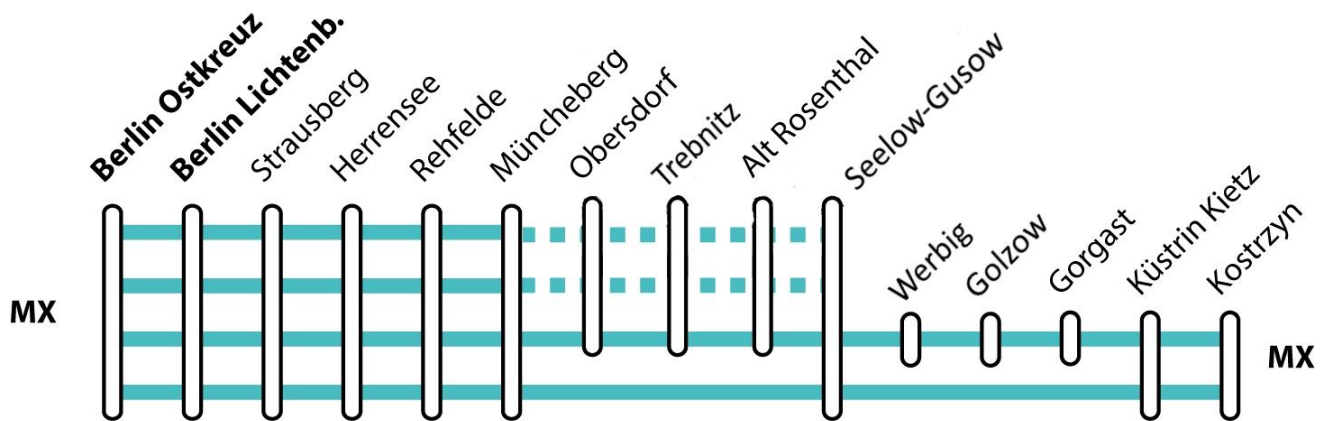
- Verkürzung der Fahrzeiten
- mehr Züge

Fahrzeugeinsatz:

- Dieselfahrzeuge, nach 2030 Elektrifizierung und Einsatz elektrischer Fahrzeuge

Infrastruktur:

- weiterer Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen bzw. abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau für 30-Minuten-Takt Müncheberg-Berlin Ostkreuz sowie HVZ Verlängerung bis Seelow Gusow



Korridor Ostbahn
 Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
 Fahrten pro 2 Stunden

8.4.6. Berlin-Fürstenwalde-Frankfurt (Oder) (Frankfurter Bahn) sowie Zweigstrecke Fürstenwalde-Bad Saarow

Im Einzugsbereich der Frankfurter Bahn wohnen im Land Brandenburg ca. 114.000 Einwohner (plus 5.200 Einwohner Bad Saarow, plus 30.000 Einwohner Eisenhüttenstadt), davon in Erkner (S-Bahn Anbindung) 11.500 Einwohner.

Derzeit erfolgt die Bedienung durch eine RE-Linie alle 30 Minuten mit wechselseitiger Bedienung der Unterwegs-Halte zwischen Erkner und Fürstenwalde bzw. Fürstenwalde und Frankfurt sowie einer RB zwischen Bad Saarow und Fürstenwalde alle 60 Minuten mit Umsteigezwang in Fürstenwalde. Der RE wird in der HVZ bis Eisenhüttenstadt verlängert.

Es wird eine völlige Neuorientierung wie folgt vorgeschlagen:

- 1) Trennung schneller RX-Verkehr und Bedienung von kleineren Halten durch MX
- 2) mehr Züge
- 3) Beschleunigung der RX-Züge
- 4) Verringerung der Umsteigezwänge

RX:

- Halte nur noch in Erkner, Fürstenwalde und Frankfurt (O), Durchbindung alle 60 Minuten bis Guben (in HVZ bis Cottbus) über Eisenhüttenstadt und weiterem Halt in Neuzelle

MX:

- Einführung einer Metropol-Linie von Berlin bis Fürstenwalde alle 30 Minuten, bis Frankfurt (O) alle 60 Minuten mit allen Unterwegs-Halten
- Verlängerung der neuen MX-Züge von Berlin nach Fürstenwalde nach Bad Saarow alle 60 Minuten (bzw. Flügeln in Fürstenwalde)

Vorteile:

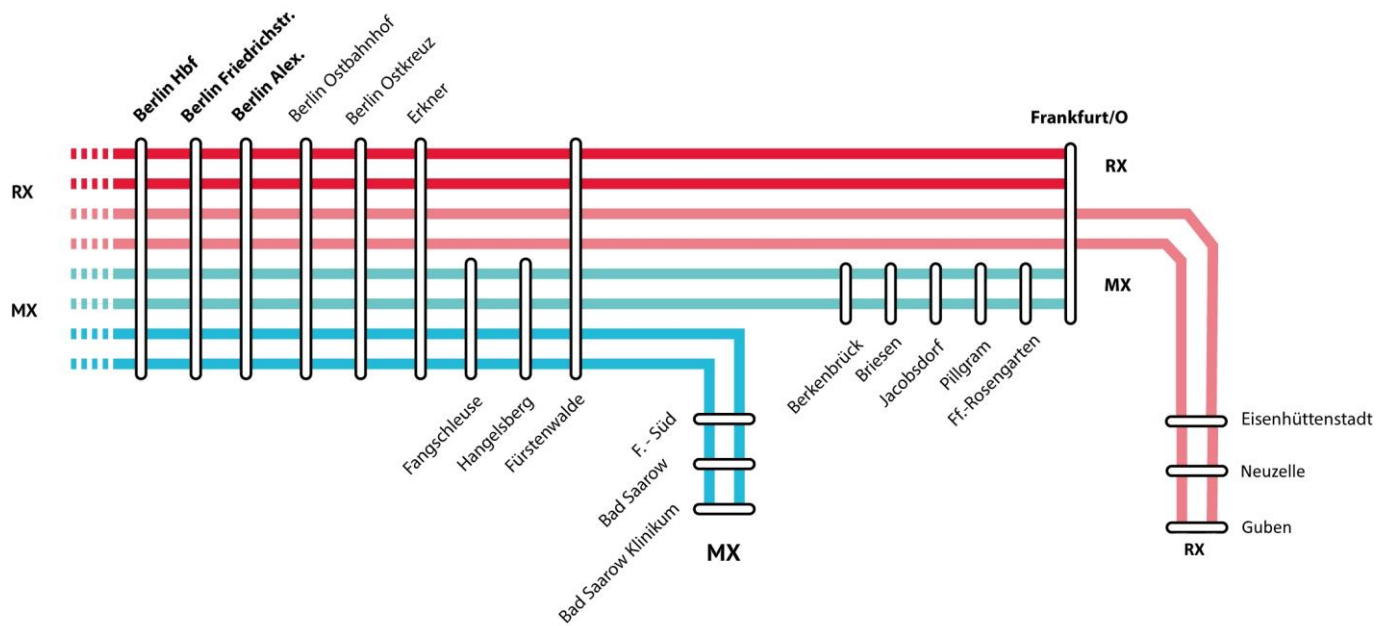
- Verkürzung der Fahrzeiten für RX, Attraktivitätsgewinn für Stadt Frankfurt(Oder)
- Frankfurt-Berlin ein Zug mehr pro Stunde, Fürstenwalde-Berlin zwei Züge mehr pro Stunde
- Direktverbindung Bad Saarow-Berlin alle 60 Minuten
- Bahnsteigverlängerungen für RX entbehrlich, da Verteilung der Fahrgäste auf mehr Züge

Fahrzeugeinsatz:

- RX: unverändert (Doppelstockwagen oder Doppelstock-Triebzüge)
- MX: Elektrische Triebwagen, nach Bad Saarow Batterie-elektrische Fahrzeuge

Infrastrukturmaßnahmen:

- Gewährleistung von Stärken/Schwächen/Flügeln in Fürstenwalde



Korridor Frankfurt/O.

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.7. Berlin-Cottbus (Görlitzer Bahn) sowie Zweigstrecken

Lübbenau-Senftenberg

Cottbus-Forst

Cottbus-Spremberg-Görlitz

Im Einzugsbereich der Cottbuser Bahn leben im Land Brandenburg ca. 189.000 Einwohner, davon Königs Wusterhausen ca. 36.000 Einwohner mit S-Bahn Anbindung, plus Zweigstrecke Lübbenau-Senftenberg ca. 44.000 Einwohner, plus Zweigstrecke Cottbus-Forst ca. 18.000 Einwohner, plus Zweigstrecke Cottbus-Spremberg ca. 24.000 Einwohner).

Die Bedienung erfolgt derzeit durch einen RE alle 60 Minuten mit einigen wenigen Zusatzfahrten in der HVZ. Ein IC-Zugpaar (Cottbus-Berlin-Norddeich Mole) ist in das Angebot integriert. Zwischen Berlin Lichtenberg und Senftenberg über Königs Wusterhausen-Lübbenau verkehrt eine RB alle 60-Minuten mit allen Unterwegs-Halten. Zwischen Cottbus und Forst sowie Cottbus und Görlitz (-Zittau) verkehrt eine RB ebenfalls alle 60 Minuten mit Anschluss in Cottbus von und nach Berlin.

Nach Planungen von DB-Fernverkehr ist zukünftig zwischen Magdeburg-Potsdam-Berlin-Cottbus eine neue IC-Linie im Zweistundentakt vorgesehen. Dieser IC sollte in das SPNV-Liniennetz des Landes Brandenburg integriert werden und mit VBB-Tickets nutzbar sein, andere DB-Nahverkehrs-Billig-Angebote wie das Schönes-Wochenende-Ticket können ggf. von der Gültigkeit ausgeschlossen werden. Falls der IC nicht eingeführt wird, verkehrt in der vom IC angedachten Lage weiterhin ein RE/RX.

Ausgehend von der Integration der IC-Linie wird eine völlige Neustrukturierung wie folgt vorgeschlagen:

- 1) mehr Züge
- 2) kürzere Fahrzeit von Cottbus, Lübbenau und Lübben nach Berlin durch IC und RX
- 3) Durchbindung von Zügen und Verringerung von Umsteigzwängen

IC/RX-Linie:

Abwechseln IC und schneller RX von Cottbus mit Halt nur in Lübbenau, Lübben, KW nach Berlin Stadtbahn und weiter nach Wannsee, Potsdam Hbf und Brandenburg (Havel) als besonders schnelles Angebot alle 60 Minuten. Eine weitere RX-Linie soll ebenfalls zu den verkehrsstarken Zeiten ebenfalls im 60-Minuten-Takt bis Cottbus fahren und dort nach Forst und Spremberg geflügelt werden.

RX:

- alle 60 Minuten mit Verdichtung in der HVZ auf alle 30 Minuten,
- Halte RX in Cottbus, Vetschau, Lübbenau, Lübben, Königs Wusterhausen
- Durchbindung alle 60 Minuten über Cottbus hinaus bis Forst sowie Spremberg (-Görlitz)

MX:

- Laufweg MX neu statt nach Berlin Lichtenberg analog RX auf Berliner Stadtbahn (Berlin Hbf)
- Flügel der Leistungen Berlin-Senftenberg in Lübbenau mit einem Zugteil nach Senftenberg und zweitem Zugteil nach Cottbus
- Verdichtung im Abschnitt Brand (Tropical Island) nach Berlin auf 30-Minuten-Takt

Vorteile:

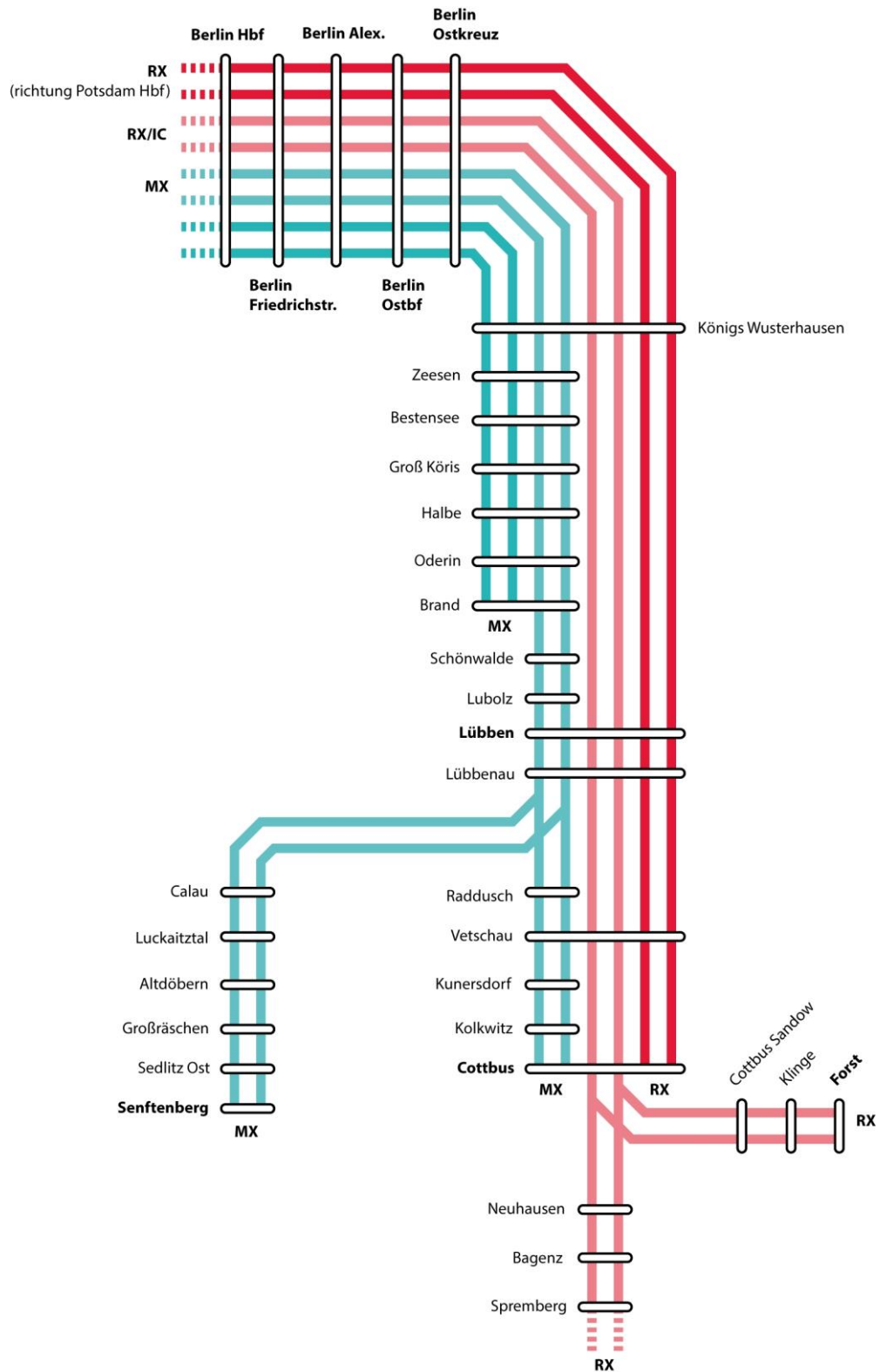
- Fahrzeitverkürzung RE
- 1-2 Züge pro Stunde mehr zwischen Berlin und Cottbus
- 1 Zug mehr pro Stunde zwischen Berlin und Brand (Tropical-Island)
- alle Züge ins Berliner Zentrum (Berlin Hbf)

Fahrzeugeinsatz:

- RX: elektrisch bzw. teilweise batterie-elektrische Fahrzeuge (Forst/Spremberg)
- MX: elektrisch

Infrastrukturmaßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus
- Cottbus: Gewährleistung von Stärken/Schwächen/Flügeln
- Lübbenau: Gewährleistung von Flügeln der Züge
- Strecke Cottbus-Görlitz sowie Cottbus-Forst abschnittsweise Elektrifizierung bzw. Elektrifizierung der Endbahnhöfe zum Nachladen
- Umbau Königs Wusterhausen mit Trennung S-Bahn/Regionalverkehr



Görlitzer Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.8. Berlin-Elsterwerda (Dresdener Bahn) mit Zweig-Linie nach Finsterwalde-Senftenberg

Im Einzugsbereich der Dresdener Bahn leben gegenwärtig im Land Brandenburg ca. 116.000 Einwohner (mit Zweig-Ast nach Finsterwalde-Senftenberg), davon OT Blankenfelde 12.000 Einwohner mit S-Bahn-Anbindung.

Derzeit wird die Dresdener Bahn mit einem RE alle 60 Minuten von Berlin Hbf (Tunnel) nach Wünsdorf-Waldstadt alle 60 Minuten und weiter alle 2 Stunden mit Verdichtung in der HVZ bis Elsterwerda bedient (seit Mitte 2016 wegen Streckenausbau vorübergehend im Schienenersatzverkehr mit Bus). Da innerhalb Berlins die Dresdener Bahn nicht reaktiviert ist, umfahren die Züge diesen Abschnitt über den Außenring, Genshagener Heide und die Anhalter Bahn.

Eine weitere RE-Linie fährt über die Berlin Stadtbahn und Berlin Schönefeld alle 60 Minuten nach Wünsdorf. Alle RE-Züge halten auf allen Unterwegs-Bahnhöfen mit Ausnahme der zusätzlichen HVZ-Züge zwischen Wünsdorf und Elsterwerda.

DB Fernverkehr bietet an, eine künftige IC-Linie im Zweistundentakt Dresden-Elsterwerda-Berlin-BER-Berlin Stadtbahn in das VBB-Angebot tariflich zu integrieren. Es wird empfohlen, dieses Angebot anzunehmen.

Es wird eine Neustrukturierung des Angebots für die Zeit nach Fertigstellung der Dresdener Bahn in Berlin empfohlen mit dem Ziel:

- mehr Züge
- mehr Direktverbindungen
- Einheitlicher Laufweg
- Kürzere Fahrzeiten

RX:

- neu alle 60 Minuten von Berlin Zentrum (Berlin Hbf (Tunnel) auf kürzestem Weg über reaktivierte Dresdener Bahn nach Finsterwalde-Senftenberg/Elsterwerda
- Flügelung der Zugteile in Brenitz-Sonnenwalde (Betriebshalt), perspektivisch auch an einem neuen Halt in Doberlug-Kirchhain Nord.
- Bei Einbindung des 2-stündlichen IC Berlin-Dresden mit Halt Elsterwerda fährt RX im Abschnitt Brenitz-Sonnenwalde – Elsterwerda versetzt zum IC nur alle 2 Stunden.
- Beschleunigung durch veränderte Haltekonzeption im Berliner Umland

MX:

- neu alle 30 Minuten Wünsdorf-Waldstadt – Berlin Hbf (Tunnel) mit Laufweg analog RX und Halt auf allen Unterwegs-Bahnhöfen
- weitere MX zwischen (Zossen-) Rangsdorf und BER und weiter in östliche Stadtbezirke von Berlin (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER)

Vorteile:

- Direktanbindung alle 60 Minuten von Senftenberg-Finsterwalde nach Berlin Zentrum (Berlin Hbf)
- Fahrzeitverkürzung, da kürzester Laufweg
- Wünsdorf Waldstadt, Zossen, Rangsdorf, Blankenfelde neu mit 3 Zügen pro Stunde ins Berliner Zentrum über kürzestem Laufweg (derzeit 2 Züge pro Stunde über verschiedene Umwegstrecken),
- Dabendorf und Dahlewitz neu mit 2 Zügen pro Stunde ins Berliner Zentrum über kürzestem Laufweg
- weitere Züge von (Zossen-) Rangsdorf zum BER (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER)

Fahrzeugeinsatz:

- RX/MX: elektrische Triebwagen

Infrastrukturmaßnahmen:

- Brenitz-Sonnenwalde: sicherungstechnische Umgestaltung, damit Zugteilung/Stärkung erfolgen kann.
- Abschnitt Brenitz-Sonnenwalde-Abzweig Heinersdorf: sicherungstechnische Anpassung, damit kurze Zugfolgeabstände realisiert werden können.

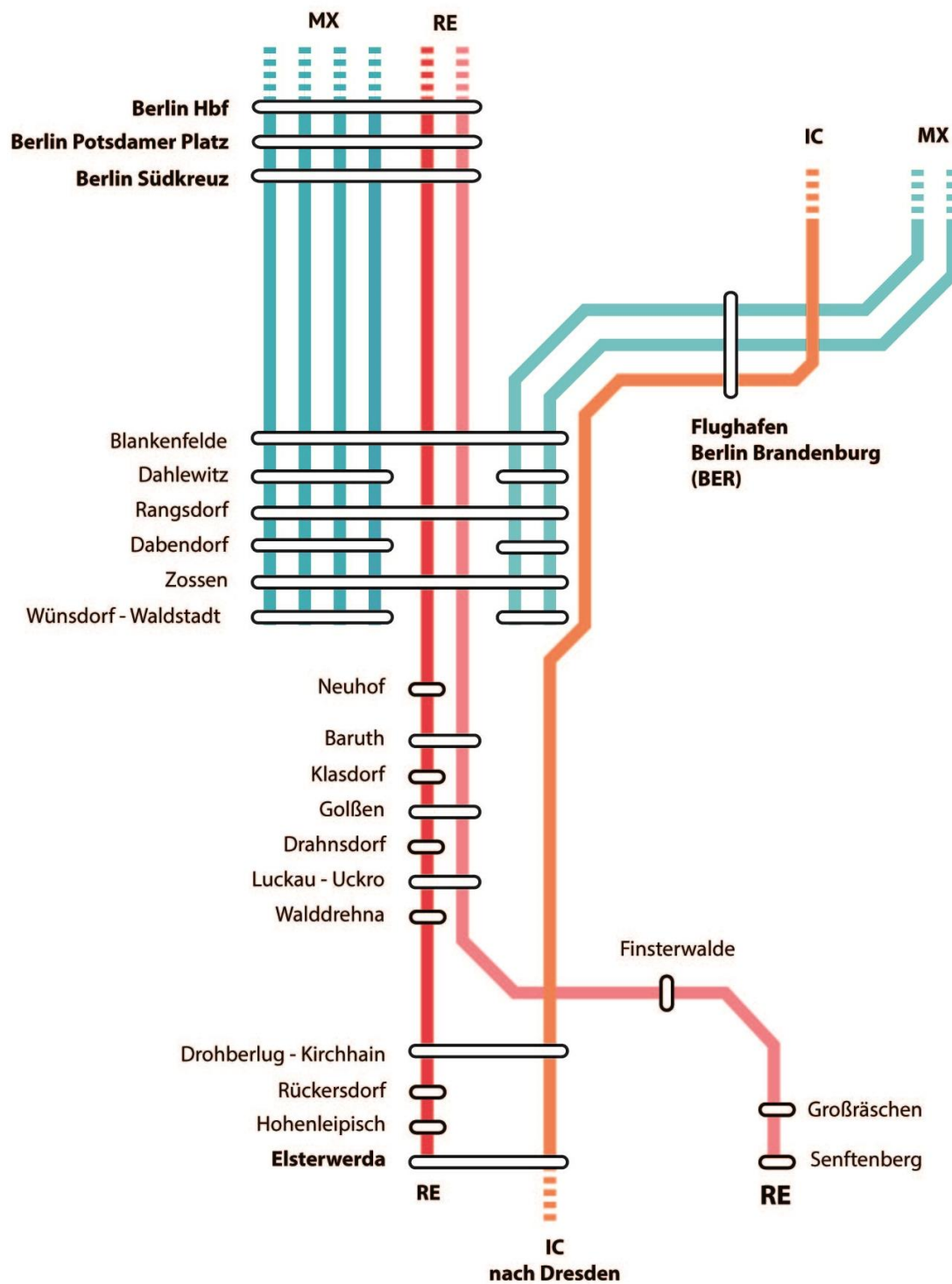
S-Bahn nach Rangsdorf

Der vorliegende Vorschlag für das Liniennetz 2030 setzt auf der bestehenden und im Bau befindlichen Infrastruktur der Dresdner Bahn weitere Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere ohne Verlängerung der S-Bahn, auf.

Eine Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf oder bis zu einem neuen Endbahnhof am Autobahnring zwischen den heutigen Stationen Dahlewitz und Rangsdorf und ist durchaus erwägenswert, allerdings ist dann die Aufgabenteilung zwischen Regional- und S-Bahnverkehr neu auszurichten. Der schnelle Regionalverkehr sollte dann nur einen Umsteigebahnhof mit der S-Bahn haben (zweckmäßigerweise den Endbahnhof der S-Bahn), die anderen Halte würden vom Regionalverkehr (mit Ausnahme Blankenfelde für die zum Flughafen fahrenden MX-Züge) dann nicht mehr bedient werden.

Neben den örtlichen Verbesserungen für das Gewerbegebiet Dahlewitz ist als Vorteil einer Verlängerung der S-Bahn auch die weitere Beschleunigung des Regionalverkehrs nach Berlin zu nennen. Demgegenüber wird die längere Fahrzeit mit der S-Bahn ins Berliner Zentrum für Blankenfelde und die neu hinzukommenden Halte der S-Bahn im Vergleich zum künftigen Regionalverkehr eher ein Nachteil sein.

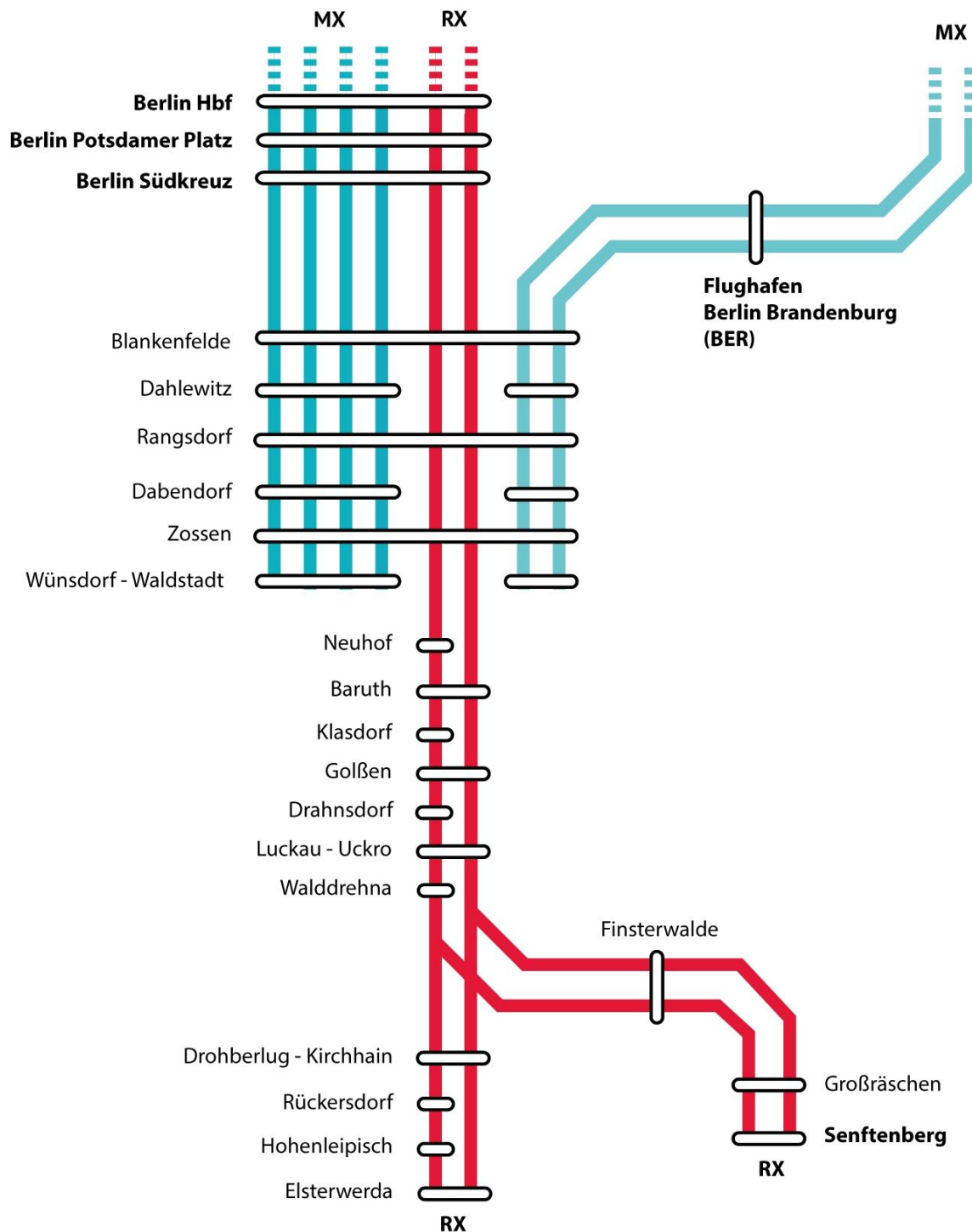
Die Abwägung, ob eine S-Bahn-Verlängerung insgesamt genug Vorteil bietet, bedarf noch erweiterter Untersuchungen.



Dresdener Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption

Fahrten pro 2 Stunden



Dresdener Bahn (Ohne IC)

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.9. Berlin-Jüterbog- (Lutherstadt Wittenberg) (Anhalter Bahn) mit Zweigstrecke Jüterbog-Falkenberg-Bad Liebenwerda (-Ruhland)

Im Einzugsgebiet der Anhalter Bahn leben gegenwärtig im Land Brandenburg ca. 107.000 Einwohner.

Derzeit wird die Anhalter Bahn von einem RE alle 60 Minuten von Berlin (Berlin Hbf (Tunnel) nach Jüterbog bedient, der ab Jüterbog wechselseitig alle 2 Stunden weiter nach Lutherstadt Wittenberg und 2 Stunden nach Falkenberg ohne Halte zwischen Berlin und Ludwigsfelde verkehrt (einzelne Züge fahren weiter bis Elsterwerda Biehla). Eine weitere RE-Linie fährt alle 60 Minuten von Berlin nach Ludwigsfelde und mit einzelnen Zugpaaren zur HVZ weiter nach Ludwigsfelde. Es werden zwischen Berlin und Ludwigsfelde alle Unterwegs-Halte bedient.

Das Angebot im Abschnitt Ludwigsfelde – Jüterbog für Fahrten nach Berlin ist gut und ausreichend. Verbesserungsbedarf besteht in der Anbindung von Bad Liebenwerda und Falkenberg sowie im Abschnitt Ludwigsfelde-Berlin im Berliner Umland.

Vorschlag:

RX:

- Bedienung des Abschnittes Jüterbog-Falkenberg bei gleichzeitiger Verlängerung bis Bad Liebenwerda alle 60 Minuten
- Durch Flügeln und Stärken/Schwächen in Jüterbog angepasste geringere Kapazität südlich Jüterbog

MX:

- neue MX-Linie alle 60 Minuten von Jüterbog, alle 30 Minuten von Ludwigsfelde nach Berlin mit allen Halten
- neu zusätzliche weitere MX-Linie alle 60 Minuten von Ludwigsfelde zum BER (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER)

Vorteile:

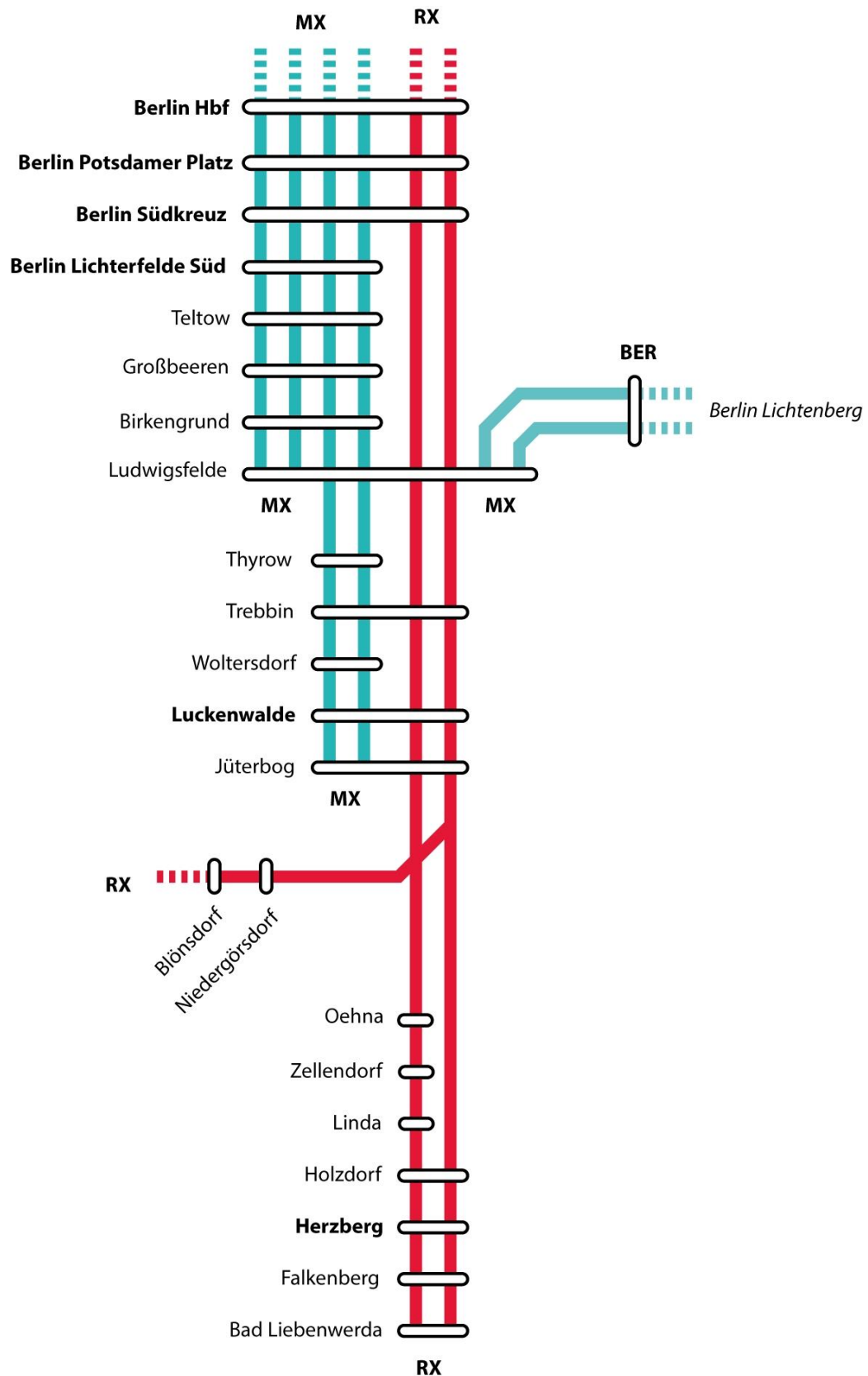
- neues Direktangebot alle 60 Minuten Bad Liebenwerda-Berlin
- Verkürzung der Fahrzeiten für Bad Liebenwerda, Falkenberg
- Ludwigsfelde-Berlin ein Zugpaar pro Stunde mehr als heute
- Anbindung des BER ab Ludwigsfelde (siehe Kapitel Berliner Außenring/BER)

Fahrzeugeinsatz:

- RX/MX: elektrische Triebwagen, Stärken/Schwächen von einzelnen Zugteilen zur Anpassung der Kapazität auf Teilstrecken

Infrastrukturmaßnahmen:

- Jüterbog: Gewährleistung von Stärken/Schwächen/Flügeln
- Beschleunigung (Erhöhung Streckengeschwindigkeit) zwischen Jüterbog und Bad Liebenwerda



Anhalter Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.10. Berlin-Bad Belzig- (Dessau) (Wetzlarer Bahn)

Im Land Brandenburg leben gegenwärtig im Einzugsgebiet der Wetzlarer Bahn ca. 65.000 Einwohner (ohne Potsdam) sowie zusätzlich ca. 53.000 Potsdamer Einwohner im Einzugsgebiet der beiden Potsdamer Bahnhöfe Rehbrücke und Medienstadt Babelsberg (Waldstadt, Schlaatz, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld).

Die Bedienung der Wetzlarer Bahn erfolgt derzeit durch einen RE im 60-MinutenTakt von Berlin nach Dessau. Der RE bedient in Brandenburg alle Unterwegs-Halte und ist dementsprechend langsam.

Es wird eine Neuordnung des Angebots vorgeschlagen mit dem Ziel:

- kürzere Fahrzeiten
- mehr Züge

RX:

- alle 60 Minuten neu mit Laufweg über Potsdam Hbf und zwischen Beelitz Heilstätten und Potsdam Hbf nur Halt in Potsdam Pirschheide (zum Anschluss an BER)

MX:

- neu alle 60 Minuten ab Bad Belzig und alle 30 Minuten ab Beelitz Heilstätten über Michendorf nach Berlin (Stadtbahn) mit allen Halten

Vorteile:

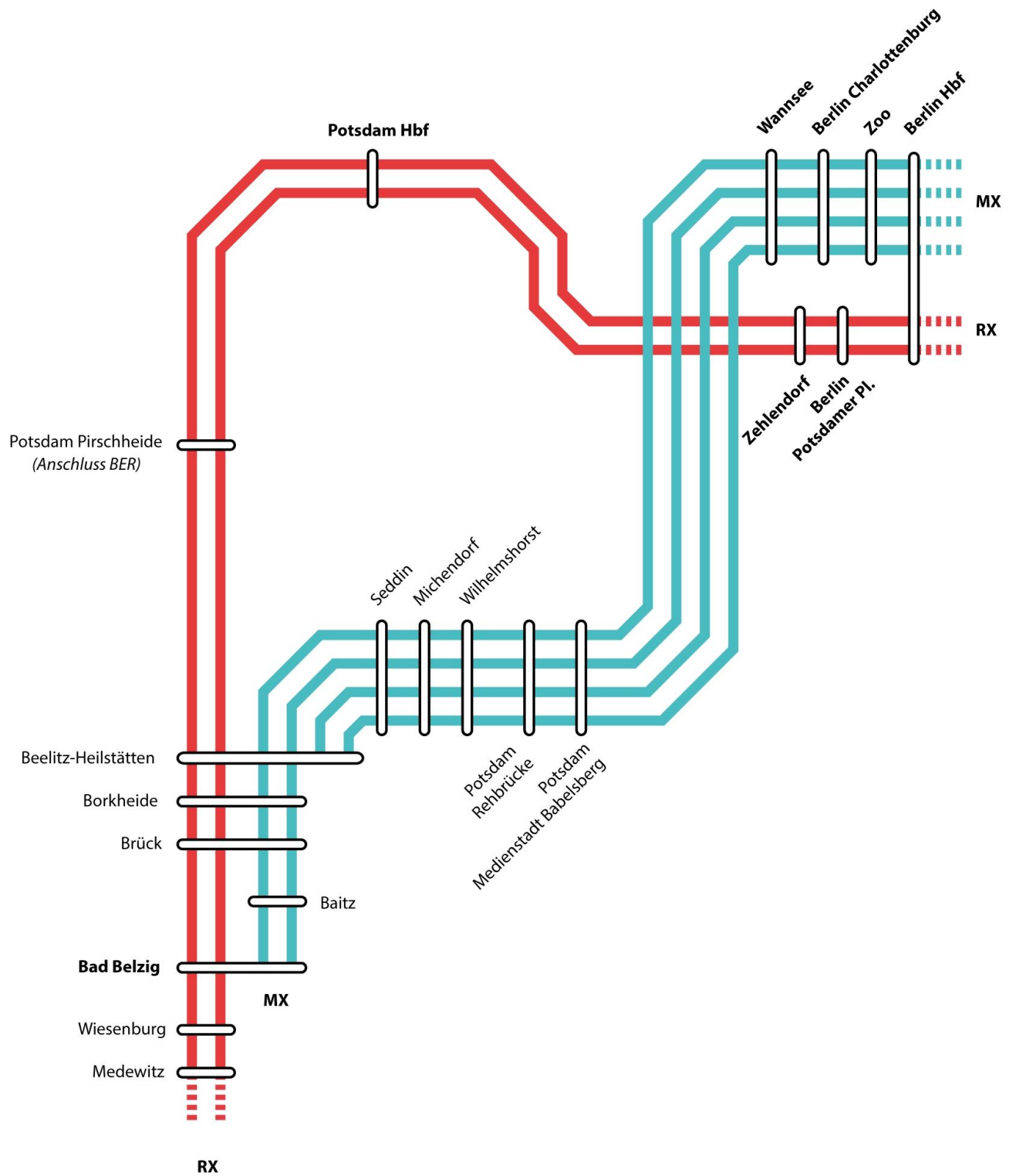
- Direktanbindung (Dessau-) Bad Belzig mit Potsdam Zentrum (Hbf), derzeit nur über Potsdam Rehbrücke
- mehr Züge nach Berlin Zentrum ab Bad Belzig (derzeit 1 Zug pro Stunde, neu 2 Züge pro Stunde)
- Fahrzeitverkürzung für RX-Linie durch veränderte Haltekonzeption

Fahrzeugeinsatz:

- RX/MX: elektrische Triebwagen

Infrastrukturmaßnahmen:

- Streckenabschnitt Beelitz Heilstätten-Potsdam Charlottenhof nur eingleisig, Kreuzungsbahnhof Caputh-Geltow wieder reaktivieren, ggf. auch Potsdam Pirschheide als Kreuzungsbahnhof



Wetzlarer Bahn
 Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
 Fahrten pro 2 Stunden

8.4.11. Berlin-Potsdam-Brandenburg-(Magdeburg) (Magdeburger Bahn) sowie Zweigstrecken Brandenburg-Rathenow, Potsdam-Golm

Im Einzugsbereich der Magdeburger Bahn leben gegenwärtig im Land Brandenburg 275.000 Einwohner plus 36.000 Einwohner an der Zweigstrecke Brandenburg-Rathenow (davon 167.000 Einwohner in Potsdam mit S-Bahn-Anbindung).

Die Magdeburger Bahn wird gegenwärtig durch einen RE im 30-Minutentakt von Brandenburg nach Berlin Stadtbahn (Berlin Hbf) bedient, wobei jeder Zug von/nach Magdeburg fährt, die in Brandenburg endenden Züge bedienen zwischen Potsdam Hbf und Brandenburg (meist) alle Halte. Zwischen Golm/Potsdam Park Sanssouci und Potsdam wird das Angebot durch eine RB alle 30 Minuten untersetzt, die in der HVZ bis Berlin Friedrichstr. verlängert wird.

Es wird eine Neustrukturierung des Angebots empfohlen mit dem Ziel:

- mehr Züge, mehr Kapazität in den stark nachgefragten Abschnitten
- Kürzere Fahrzeiten
- Integration Fernverkehr
- Durchbindung von Zügen und Verringerung von Umsteigzwängen

Nach Planungen von DB-Fernverkehr ist zukünftig zwischen Magdeburg-Potsdam-Berlin-Cottbus ein zweistündlicher IC vorgesehen. Diese IC-Linie sollte in das Regional-Netz in Brandenburg und in den VBB-Tarif integriert werden.

Vorschlag:

RX/IC

- neu alle 60 Minuten (Magdeburg-) Brandenburg-Potsdam-Berlin, wechselweise als RE und IC
- RX/IC hält in Brandenburg zwischen Brandenburg Hbf und Berlin nur in Potsdam Hbf
- Verdichtung des Angebots zwischen Brandenburg und Berlin in HVZ durch weiteren RX alle 60 Minuten, so dass zwischen Brandenburg und Berlin ein 30-Minuten-Takt von Expresszügen besteht, jeder zweite Zug davon hält auch in Werder (Havel).

MX:

- neu von Brandenburg nach Berlin Stadtbahn mit allen Unterwegs-Halten im 30-Minuten-Takt
- in Brandenburg Flügeln eines Zugteils von/nach Rathenow und Wusterwitz (jeweils alle 60 Minuten)
- zwischen Golm und Potsdam neu 15-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung
- MX Oranienburg/Berlin Spandau-Golm-Potsdam Hbf alle 30 Minuten (weiter nach Berlin über Stammbahn (siehe Potsdamer Stammbahn)
- MX Königs Wusterhausen-BER-Golm-Potsdam Hbf alle 30 Minuten

Vorteile:

- Verringerung der Fahrzeit beim RX durch veränderte Haltekonzeption
- Brandenburg erhält 2 Züge pro Stunde mehr nach Berlin
- Götz, Groß Kreutz, Werder/H erhalten einen Zug pro Stunde mehr nach Berlin

Innoverse GmbH

- Golm-Potsdam Hbf 1,5 Züge pro Stunde mehr als heute
- Neue Direktverbindung Spandau-Potsdam
- Umsteigefreie Direktverbindung für Orte entlang der Strecke Rathenow-Brandenburg nach Berlin
- keine Bahnsteigverlängerungen notwendig

Fahrzeugeinsatz:

- RX: elektrisch (Doppelstock)
- MX: elektrisch bzw. teilweise batterie-elektrische Fahrzeuge (Rathenow-Brandenburg)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Brandenburg Hbf: Möglichkeit des Flügelns von Zügen
- Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Potsdam Park Sanssouci-Golm

Grafik siehe unter 8.4.12

8.4.12. Berlin-Potsdam über Zehlendorf (Potsdamer Stammbahn)

Die Potsdam Stammbahn war bis 1945 die wichtigste Verbindung zwischen Berlin, Potsdam und der Region Werder (neben der S-Bahn nach Potsdam), wurde aber bis heute nicht reaktiviert. Für eine weitere Verbesserung der Anbindung des westlichen Berliner Umlandes sowie zur Entlastung der Berliner Stadtbahn ist der Wiederaufbau der Stammbahn unbedingt erforderlich. Ohne Stammbahn ist es nicht möglich, ausreichend Züge aus dem Westen Brandenburgs nach Berlin anzubieten.

Mit Reaktivierung der Stammbahn können folgende Leistungen über die Stammbahn geführt werden:

RX:

- Dessau-Bad Belzig-Potsdam Hbf nach Berlin Hbf (Tunnel) alle 60 Minuten

MX:

- Oranienburg/Spandau-Golm-Potsdam Hbf nach Berlin Hbf (Tunnel) alle 30 Minuten

Die Stammbahn würde somit von 3 Zügen pro Stunde und Richtung befahren werden.

Gesamtangebot im Regionalverkehr zwischen Potsdam Hbf und Berliner Hbf somit 6 Züge (in HVZ 7 Züge) pro Stunde (derzeit 2 Züge (HVZ 4 Züge) pro Stunde) über Stammbahn und Magdeburger Bahn

Fahrzeugeinsatz:

- elektrisch

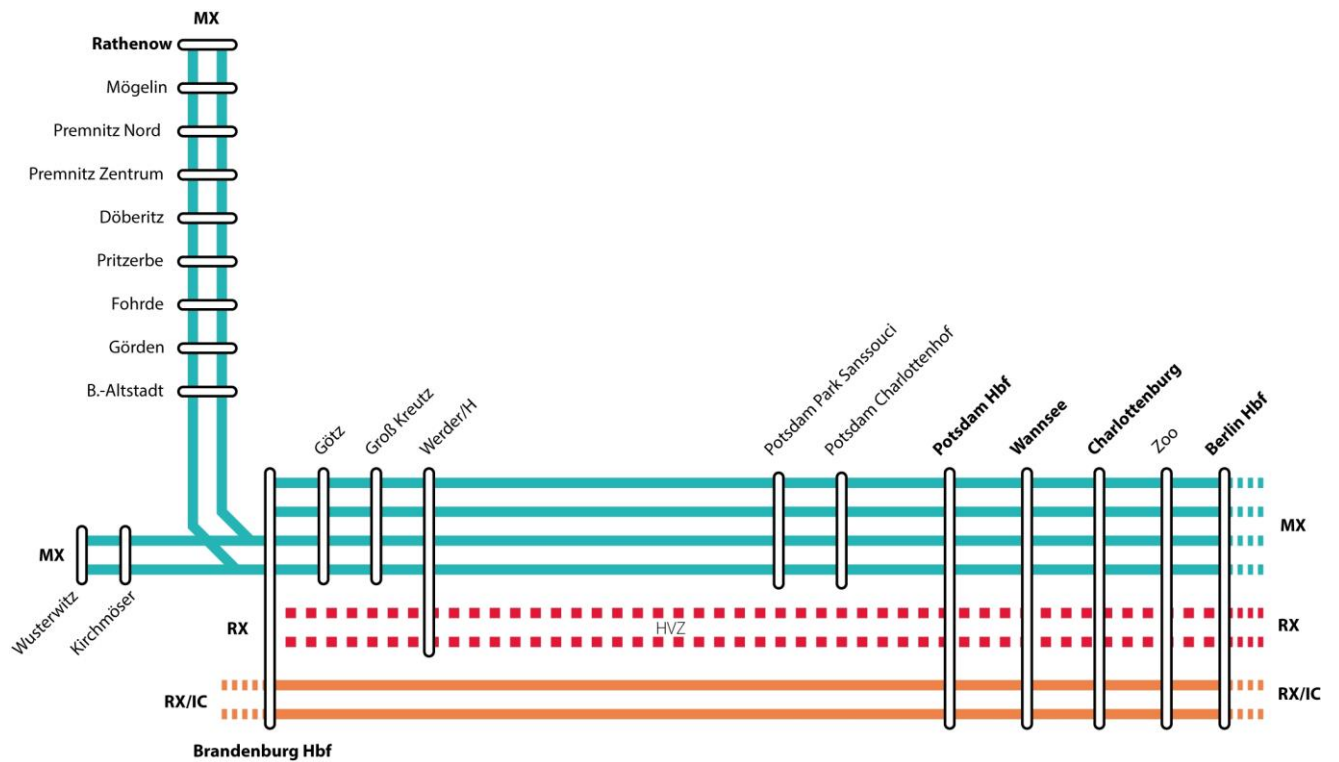
Infrastrukturmaßnahmen:

- Neubau der Stammbahn, durchgehend zweigleisig
- Neubau von Bahnhöfen (Europarc Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow)

Stammbahn oder Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf?

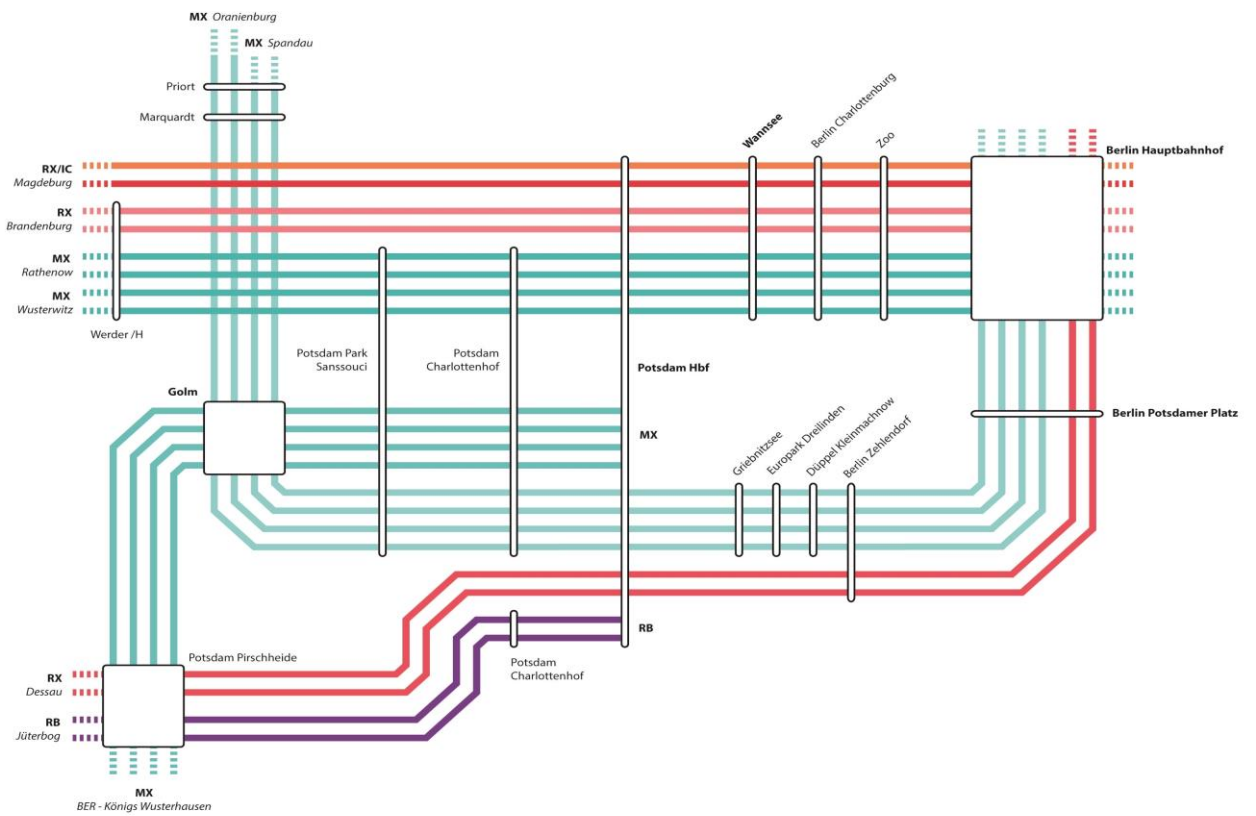
In der politischen Diskussion wird manchmal ein Zusammenhang zwischen der Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf und dem Wiederaufbau der Stammbahn hergestellt: Mit der These „eins geht nur“ wird das jeweils andere Projekt als wenig sinnvoll dargestellt. Das ist natürlich Unsinn: Beide Projekte sind unabhängig zu sehen, und beide sind offenkundig sinnvoll.

Die Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf hat dabei überwiegend lokale Bedeutung für die Erschließung des aufstrebenden Siedlungs- und Wirtschaftsraumes Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf, während die Stammbahn vornehmlich eine kapazitätserhöhende Maßnahme für den Regionalverkehr in alle Teile des Landes darstellt, mit zusätzlicher lokaler Erschließungsfunktion für Dreilinden/Kleinmachnow/Zehlendorf.



Magdeburger Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden



Gesamtverkehr Potsdam - Berlin (Regionalverkehr)
 Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
 Fahrten pro 2 Stunden

8.4.13. Berlin-Rathenow (Lehrter Bahn)

Im Einzugsbereich der Lehrter Bahn leben im Land Brandenburg gegenwärtig ca. 46.000 Einwohner. Die Bedienung der Lehrter Bahn erfolgt gegenwärtig durch einen RE alle 60 Minuten, der auf allen Unterwegs-Bahnhöfen hält, in Nennhausen und Buschow Halt nur alle 2 Stunden.

Zwischen Wustermark und Berlin verkehrt eine RB in der HVZ alle 60 Minuten, zwischen Rathenow und Stendal eine RB alle 120 Minuten

Empfehlung:

RX:

- Unverändert, jedoch jeder zweite Zug neu über Groß Behnitz (nach Elektrifizierung und Ausbau drittes Gleis). Perspektivisch nach Elektrifizierung des Stammgleises von Rathenow nach Stendal (Hauptnutzer: Güterverkehr) Verlängerung der RX-Linie nach Stendal.

MX:

- neu ganztägig alle 60 Minuten Berlin Charlottenburg-Spandau-Elstal-Golm-Potsdam Hbf

RB:

- Rathenow-Stendal unverändert alle 120 Minuten. Sobald das Stammgleis elektrifiziert ist, wird die RB-Linie entbehrlich, da dann die RX-Züge nach Stendal verlängert werden können.

Vorteile:

- 2 Züge pro Stunde ganztägig zwischen Elstal und Berlin Charlottenburg (derzeit nur in HVZ und nur bis Spandau)
- Neue Direktverbindung von Spandau über Elstal nach Potsdam
- Zusätzliche neue Anbindung von Groß Behnitz

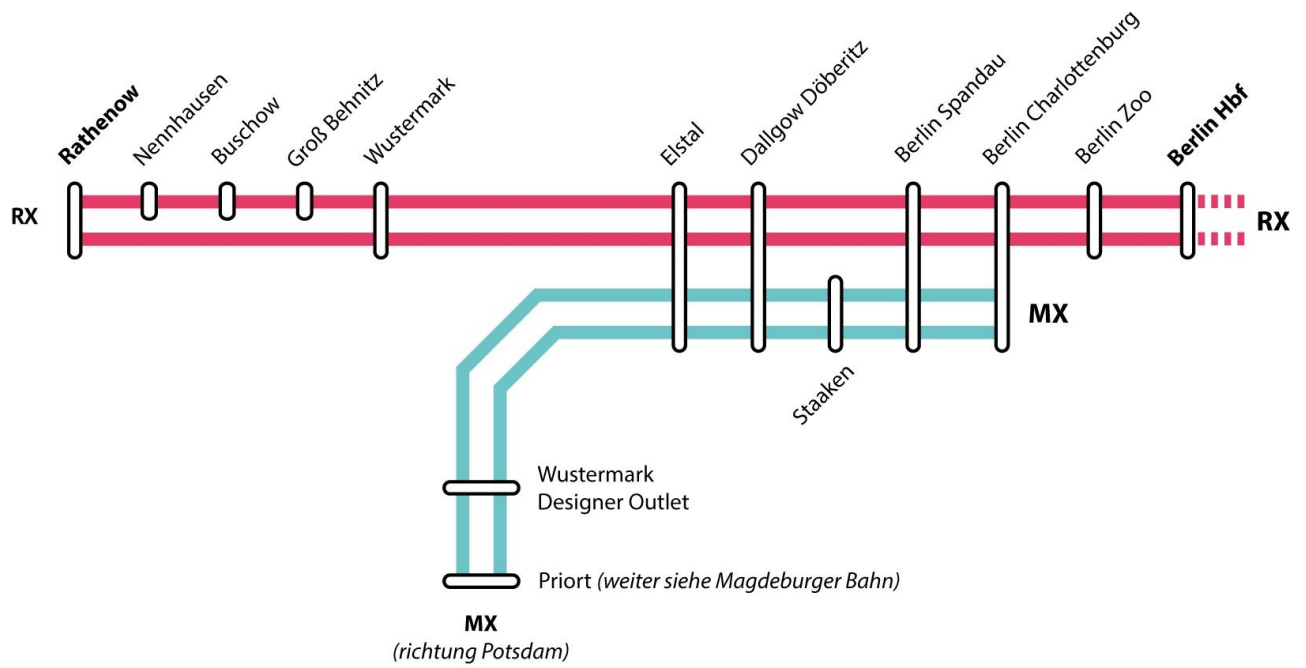
Fahrzeugeinsatz:

RX/MX:

- Elektrische Triebwagen, mit höherer Beschleunigung als heute, um zusätzliche Halte ohne Fahrzeitverlust zu ermöglichen.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Anbindung Bahnsteig Elstal durch Neubau 2.Bahnsteig und Gleisanpassungen
- Bau neuer Halt Wustermark Outlet Center
- Elektrifizierung Stammgleis Wustermark – Abzweigung Ribbeck, Wiederinbetriebnahme mindestens eines Bahnsteigs in Groß Behnitz (wichtig auch für Güterverkehr)
- Elektrifizierung Stammgleis Rathenow-Abzweigung Stendal (wichtig für Sachsen-Anhalt und für Güterverkehr, ermöglicht Verlängerung des RX nach Stendal.)
- Finanzierung der Elektrifizierungsmaßnahmen durch Projekt „Ost-Korridor“ (Anschluss von Berlin an den Ostkorridor, Verlagerung von Güterverkehr von der Hamburger Bahn) Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr



Lehrter Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.14. Berlin-Wittenberge-(Ludwigslust) (Hamburger Bahn)

Im Einzugsbereich der Hamburger Bahn leben im Land Brandenburg ca. 104.000 Einwohner plus Kyritz/Wusterhausen mit 15.000 Einwohner. Die Einwohner sind allerdings sehr ungleich verteilt. Zwischen Nauen und Berlin wohnen allein ca. 71.000 EW.

Die Hamburger Bahn wird gegenwärtig von einem RE alle 60 Minuten von Berlin nach Wittenberge (zweistündlich weiter nach Wismar) bedient. Der RE hält zwischen Berlin Spandau und Nauen nur in Falkensee, sonst auf allen Unterwegs-Bahnhöfen.

Zwischen Nauen und Berlin verkehrt eine RB-Linie alle 30 Minuten mit Halt auf allen Unterwegs-Bahnhöfen, die zum Berliner Hbf fährt, aber über unterschiedliche Laufwege, Zwischen Falkensee und Berlin fährt zusätzlich noch ein RE alle 60 Minuten (Prignitz-Express).

Empfehlung:

IC: - Der zweistündlich zwischen Hamburg und Berlin und in Wittenberge haltende IC sollte für VBB-Fahrausweise (zumindest Zeitkarten) freigegeben werden, da somit Fahrzeiten von 60-70 Minuten aus der Prignitz (Perleberg/Weisen jeweils mit Anschluss und Umsteigen in Wittenberge sowie von Wittenberg) bis Berlin Hbf möglich sind.

- Die IC Taktücke früh ist ggf durch einen zusätzlichen RX-Zug zu schließen

RX:

- Berlin-Wittenberge- (Wismar) unverändert
- Prignitzexpress bekommt anderen Laufweg (siehe Kremmener Bahn)

MX:

- Nauen-Berlin neu alle 15 Minuten
- Laufweg einheitlich nach Berlin Hbf (Tunnel)

Vorteile:

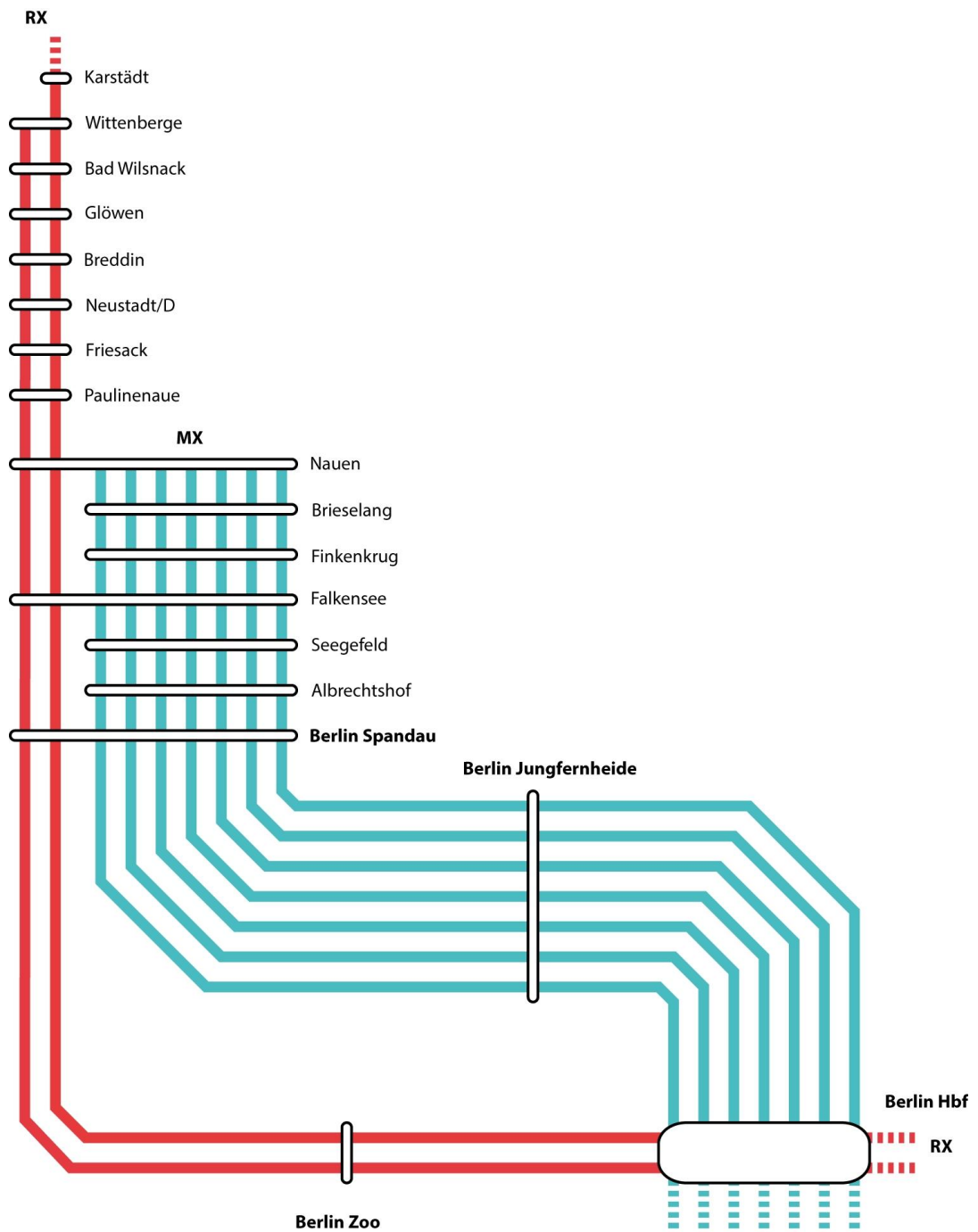
- 1 Zug pro Stunde mehr nach Berlin für Falkensee
- 2 Züge pro Stunde mehr für Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Seegefeld, Albrechtshof nach Berlin
- Einheitliche Laufwege

Fahrzeugeinsatz:

- Elektrische Triebwagen (beim RX mit höherer Beschleunigung als die heute eingesetzten KISS-Fahrzeuge)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Prüfung Ausbau Berlin Spandau-Nauen (teilweise) dreigleisig zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und Vermeidung von Überholungen durch den Fernverkehr



Hamburger Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption
Fahrten pro 2 Stunden

8.4.15. Wittenberge-Wittstock-Neuruppin-Berlin (Kremmener Bahn)

Im Einzugsbereich der Kremmener Bahn leben im Land Brandenburg ca. 138.000 Einwohner (davon Hennigsdorf 26.000 Einwohner (mit S-Bahn-Anbindung) und Wittenberge 17.000 Einwohner (mit kürzerer Verbindung nach Berliner über die Hamburger Bahn).

Die Kremmener Bahn wird gegenwärtig von einem RE alle 60 Minuten von Wittenberge über Wittstock-Neuruppin-Hennigsdorf-Falkensee nach Berlin bedient.

Zwischen Kremmen und Hennigsdorf wird das Angebot durch eine RB alle 60 Minuten verdichtet. Infrastrukturell bedingt fährt der RE auf dem Laufweg nach Berlin einen großen Umweg.

Seit 1993 gibt es intensive Bemühungen zur Wiederherstellung der Fahrmöglichkeit für Züge der Kremmener Bahn auf der S-Bahn-Strecke Berlin-Hennigsdorf. Diese Bemühungen waren 22 Jahre erfolglos. Daher ist es jetzt nicht mehr sinnvoll, weiter zuzuwarten, vielmehr sollte eine und schnell herstellbare alternative Route angestrebt werden, um bald eine schnellere Verbindung des Prignitz-Express nach Berlin zu erhalten.

Es wird daher folgende Gesamtlösung empfohlen:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Bau einer Verbindungskurve im Bereich der Kreuzung Kremmener Bahn mit Berliner Außenring für Fahrten von Velten zum nördlichen Außenring in östlicher Richtung
- Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten

Dies hat folgende Auswirkungen auf die Angebote im Regionalverkehr:

- RX fährt alle 60-Minuten neu ab Velten weiter nach Berlin-Gesundbrunnen über nördlichen Berliner Außenring (ohne Bedienung Hennigsdorf)
- Neuer zusätzlicher RX-Halt in Hohen Neuendorf West für Anschluss nach Potsdam
- RB wird auf Abschnitt Kremmen-Velten mit Anschluss S-Bahn verkürzt
- Durch die Verlängerung der S-Bahn bis Velten erhält der Prignitz-Express Anschluss nach Hennigsdorf und Velten den S-Bahn-Anschluss

Vorteile:

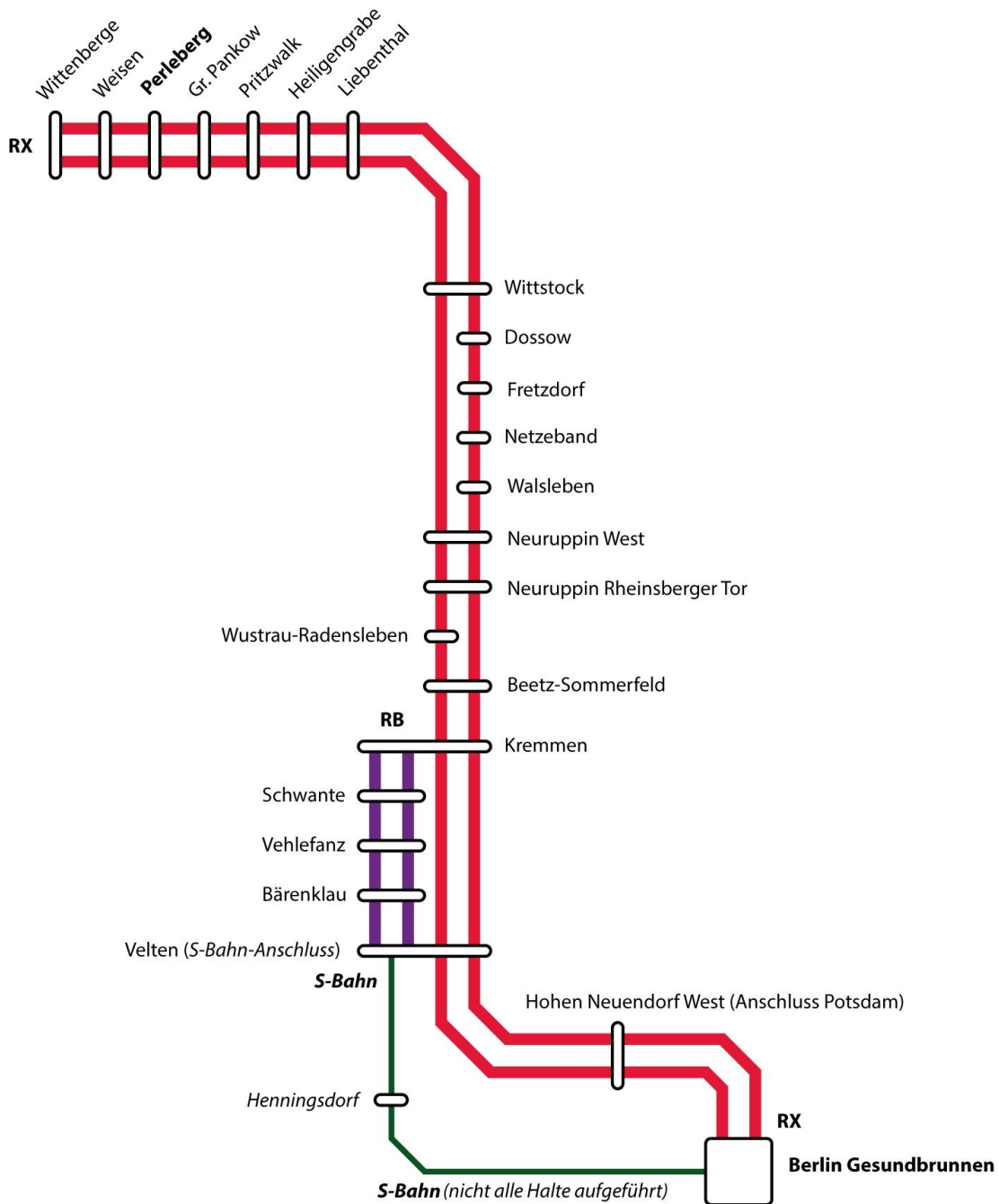
- Verkürzung der RX-Fahrzeiten
- Velten bekommt mit S-Bahn 20-Minuten-Takt nach Berlin ohne Umsteigen

Fahrzeugeinsatz:

- Diesel, perspektivisch (frühestens 2029) Batterie-elektrisch nach Elektrifizierung von Teilstücken (ca. 30% der Strecke zu elektrifizieren)

Weitere Infrastrukturmaßnahme:

- Neubau zweiter Bahnsteig Hohen Neuendorf West



Kremmener Bahn

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption

Fahrten pro 2 Stunden

Einführung des Prignitz-Express nach Berlin

Seit über 20 Jahren stellt die Einführung des Prignitz-Express nach Berlin ein Problem dar.

Ideal-Lösung wäre sicher ein Ausbau der heute von der S-Bahn genutzten direkten Strecke über Berlin-Tegel nach Berlin-Gesundbrunnen. Allerdings: Dieser Mischbetrieb mit der S-Bahn ist durch Änderungen der Genehmigungslage schwierig geworden, auf jeden Fall aufgrund des hohen Ausbaubedarfs sehr teuer.

Die heute gefahrene Route über Hennigsdorf nach Spandau ist eine Notlösung, die zunehmend Probleme bereitet: Neben der überlangen Fahrzeit für die Fahrgäste des RE6 nach Berlin ist der Halt eines relativ kurzen Dieseltriebwagen-Zuges in Falkensee mit hoher Fahrgastnachfrage nicht sinnvoll. Darüber hinaus ist der Knoten Berlin Spandau stark belastet, sodass Zugfahrten mit relativ kurzen Zügen dort unerwünscht sind.

Die hier vorgeschlagene Lösung der Verlängerung der S-Bahn nach Velten und der Bau einer Verbindungskurve Velten-Hohen-Neuendorf (auf einer seit den 1950er Jahren vorbereiteten Trasse) ist relativ einfach und preisgünstig möglich, für den RE6 bedeutet sie eine Verkürzung der Fahrzeit ins Berliner Zentrum um ca. 13 Minuten.

Gegenüber einem weiteren jahrzehntelangen Zuwarten auf den Ausbau der S-Bahnstrecke Hennigsdorf-Gesundbrunnen für den Mischbetrieb mit dem Regionalverkehr hat diese Lösung den Charme eine schnellen Realisierbarkeit und der hohen Akzeptanz in der Region, die seit langem eine Verlängerung der S-Bahn nach Velten fordert.

8.4.15. Berliner Außenring

Der Berliner Außenring stellt im engeren Verflechtungsraum von Berlin eine schnelle Querverbindung dar, ohne dass Fahrgäste Umweg-Fahrten über Berlin machen müssen.

Darüber hinaus wird über den Berliner Außenring der Flughafen BER angebunden.

Es wird empfohlen, die Angebote auf dem Berliner Außenring mit 3 Linien neu zu strukturieren:

MX:

- alle 60 Minuten Oranienburg-Berlin Lichtenberg-Berlin Ostkreuz-BER-Ludwigsfelde
- alle 60 Minuten Bernau-Berlin Lichtenberg-Berlin Ostkreuz-BER-Wünsdorf Waldstadt
- im Abschnitt Hohenschönhausen-BER durch Überlagerung 30-Minuten-Takt

MX:

- alle 30 Minuten Königs Wusterhausen-BER-Golm-Potsdam Hbf (ohne Flügel in Golm)

MX:

- alle 60 Minuten Oranienburg-Hennigsdorf-Priort-Golm-Potsdam Hbf-Griebnitzsee-Potsdamer Stammbahn
- alle 60 Minuten (Berlin Charlottenburg) Spandau-Priort-Golm-Potsdam Hbf-Griebnitzsee-Potsdamer Stammbahn
- im Abschnitt Priort-Potsdam-Berlin Stammbahn entsteht durch Überlagerung 30 Minuten-Takt

Vorteile:

- Anbindung des BER von Potsdam, Königs Wusterhausen und östlichen Berliner Stadtbezirken alle 30 Minuten
- Oranienburg-Potsdam neu alle 60 Minuten (derzeit alle 120 Minuten)
- zwischen Priort und Golm (Potsdam/Berlin) neu alle 30 Minuten (derzeit alle 60 Minuten), damit verbesserte Verbindung zu den nordwestlichen Stadtteilen von Potsdam
- zwischen Golm und Potsdam neu 4 Züge pro Stunde und Richtung (derzeit 2,5 Züge)
- neues Angebot von Ludwigsfelde zum BER alle 60 Minuten

Fahrzeugeinsatz:

- elektrisch

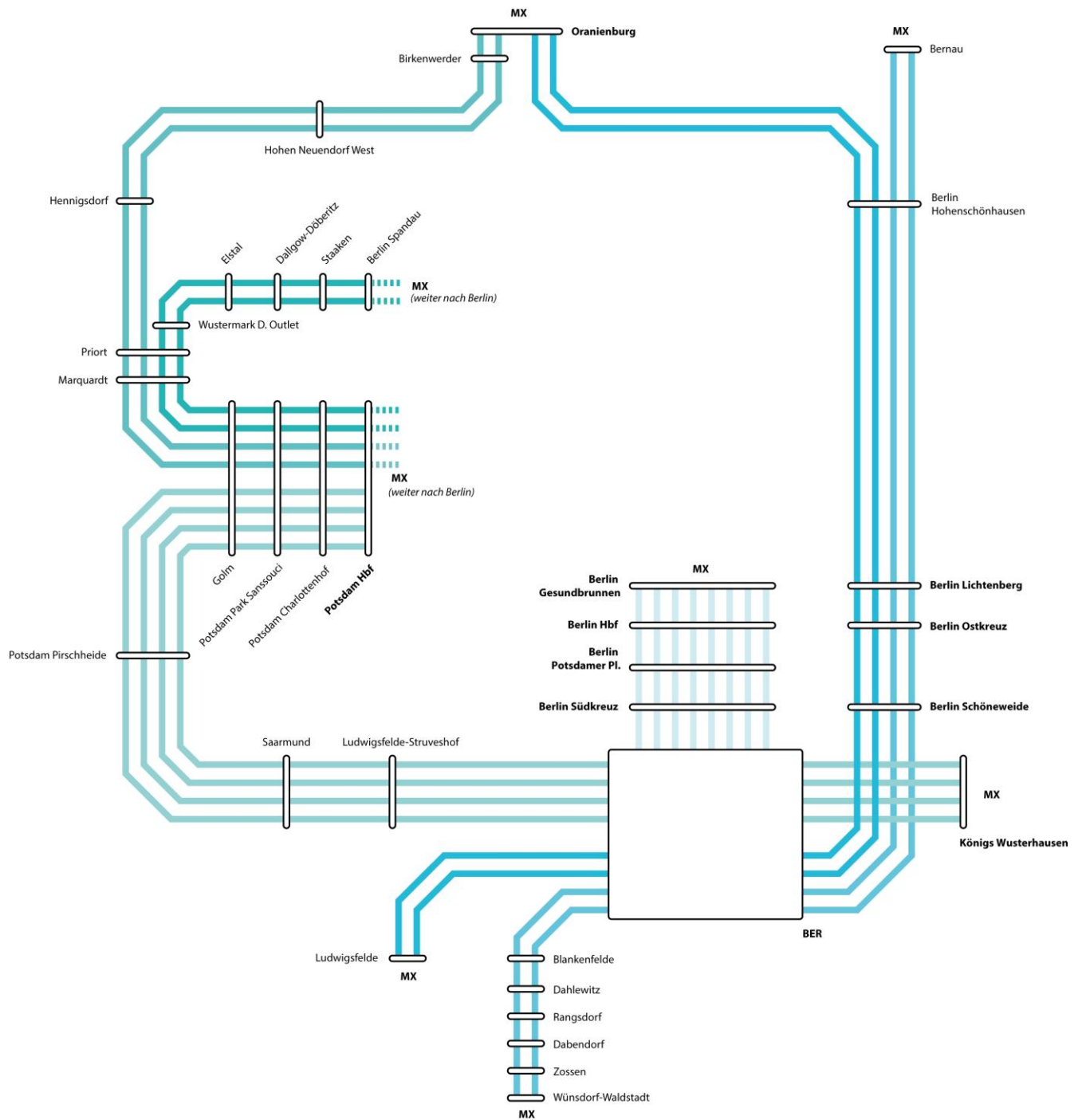
Infrastrukturmaßnahmen:

- zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Potsdam Park Sanssouci-Golm
- neuer Halt Potsdam Pirschheide
- neuer Halt Wustermark Outlet-Center

8.4.16 BER-Berliner Innenstadt

RX:

- eigenständiges Produkt alle 15 Minuten von BER nach Berlin Hbf/Gesundbrunnen über Dresdener Bahn nach deren Wiederaufbau



Anbindung BER und Berliner Außenring

Fahrtenhäufigkeit und Haltekonzeption

Fahrten pro 2 Stunden

8.5. Lausitz

Im Gegensatz zu den meisten übrigen Regionen des Landes Brandenburg ist die Lausitz nicht ausschließlich auf Berlin (und Potsdam) ausgerichtet, sondern auch auf Dresden und Leipzig als benachbarte Metropolräume.

Dies führt zu anderen Verkehrsströmen, die wegen der Dominanz der Berliner Verbindungen oft übersehen und vernachlässigt werden.

Ziel muss es sein, die auch den Verkehr auf den Korridoren Cottbus-Leipzig und Cottbus-Dresden zu verbessern.

8.5.1. Cottbus-Leipzig

Zwischen Cottbus und Leipzig verkehrt derzeit ein RE alle 120 Minuten. Zwischen Cottbus und Falkenberg erfolgt durch Überlagerung einer RB alle 120 Minuten mit Lücken eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt.

Negativ ist, dass die RB in Falkenberg einen Anschluss nach Leipzig in beiden Richtungen um wenige Minuten verpasst. Seit der Neuordnung des ICE-Verkehrs aufgrund der Neubaustrecke Leipzig-Erfurt-Nürnberg besteht in Leipzig kein Anschluss mehr nach Westen und Süden.

Es wird Folgendes empfohlen:

- die Lücken der RB zwischen Cottbus und Falkenberg werden aufgefüllt, so dass mit RE zusammen ein 60-Minuten-Takt angeboten wird
- Unter Zugrundelegung der Beibehaltung eines Taktknotens in Cottbus ist die Strecke Cottbus-Falkenberg so auszubauen und zu beschleunigen, dass alle 60 Minuten ein Angebot zwischen Cottbus und Leipzig realisiert werden kann (alle 120 Minuten direkt, alle 120 Minuten mit Umsteigen in Falkenberg), und vor allem wieder mit allen Fernverkehrs-Anschlüssen in Leipzig Hbf.

8.5.2. Cottbus-Ruhland-Dresden

Zwischen Cottbus und Dresden verkehrt derzeit ein RE alle 120 Minuten direkt. Um eine Stunde versetzt existiert eine weitere Fahrmöglichkeit zwischen Cottbus und Dresden mit Umsteigen in Ruhland so dass durch die Überlagerung pro Stunde ein Zug angeboten wird.

Die Fahrzeit ist mit ca. 2 Stunden für 118 km sehr lang.

Es wird Folgendes empfohlen:

- Das Land Brandenburg strebt zwischen Cottbus und Ortrand (58 km) einen Ausbau der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und somit eine spürbare Reduzierung der Fahrzeit zwischen Cottbus und Dresden an.
- Mit dem Freistaat Sachsen ist über den Ausbau auf sächsischer Seite zu verhandeln sowie bei zukünftigen SPNV-Ausschreibungen der Einsatz von Fahrzeugen zu planen, die für 160 km/h ausgelegt sind.

8.5.3. (Cottbus-) Ruhland-Falkenberg

- Der Abschnitt Cottbus-Ruhland-Falkenberg wird derzeit alle 60 Minuten bedient, wobei bei jeder zweiten Fahrt in Ruhland umgestiegen werden muss
- Negativ ist, dass es keine Direktverbindung von Elsterwerda nach Cottbus gibt, sondern nur vom etwas abseits gelegenen Bahnhof Elsterwerda Biehla

Es wird Folgendes empfohlen:

- Mit Ausbau der Strecke Berlin-Dresden auf 200 km/h ist seitens DB-Fernverkehr ein 2-stündlicher IC mit Halt in Elsterwerda vorgesehen. Die Fahrzeit von Berlin nach Elsterwerda wird vsl. nur etwa 60 Minuten betragen.
- Ab Elsterwerda ist ein direkter Anschlusszug alle 2 Stunden von Elsterwerda zumindest bis Ruhland vorzusehen, um die Verbindung zum IC herzustellen.
- Somit würden Plessa, Lauchhammer und Ruhland (ca 21.000 EW) eine attraktive Verbindung nach Berlin mit einer Fahrzeit von unter 90 Minuten bekommen.

8.5.4. Cottbus-Frankfurt(Oder)

- Cottbus-Frankfurt (Oder) wird derzeit stündlich mit einer Regionalbahn mit allen Halten bedient. Zusätzlich verkehren als RE einige wenige Zugpaare beschleunigt nur mit Halt in Eisenhüttenstadt und Guben bzw. zwischen Frankfurt und Eisenhüttenstadt mit Durchbindung nach Berlin
- Der RB sollte unverändert beibehalten werden. Zwischen Guben und Frankfurt(O) verkehrt neu ein RE mit Durchbindung bis Berlin alle 60 Minuten (in der HVZ einzelne Zugpaare von und nach Cottbus) (siehe Punkt 8.4.6)

8.5.5 Cottbus-Berlin, Cottbus-Forst und Cottbus-Spremberg-Görlitz

- siehe Punkt 8.4.7

8.6. Weitere SPNV-Strecken in Brandenburg

8.6.1. Wriezen-Frankfurt(O)

- derzeitige Bedienung als RB von Eberswalde über Wriezen nach Frankfurt (O), zwischen Eberswalde und Wriezen alle 60, Wriezen-Frankfurt (O) alle 120 Minuten
- Betrachtung Abschnitt Eberswalde-Wriezen siehe Punkt 8.4.3

Empfehlung:

- Beibehaltung des 120-Minuten Taktes als RB.

8.6.2. Frankfurt(O)-Beeskow-Königs Wusterhausen

- derzeitige Bedienung als RB alle 60 Minuten
- Verlängerung von Königs Wusterhausen weiter Richtung Berlin nicht empfehlenswert, da ab Königs Wusterhausen neue Angebote bestehen, siehe Punkt 8.4.7

Empfehlung:

- Beibehaltung des 60-Minuten Taktes als RB

8.6.3. Jüterbog-Treuenbrietzen-Potsdam

- Bedienung derzeit alle 60 Minuten RB Jüterbog-Treuenbrietzen-Michendorf-Berlin Wannsee
- Reaktivierung Brücke über Wetzlarer Bahn vorgesehen

Empfehlung:

- Beibehaltung der bisherigen Planungen und Veränderung des Laufweges mit Reaktivierung der Brücke von Jüterbog über Treuenbrietzen nach Potsdam Hbf alle 60 Minuten als RB

8.6.4. Neustadt/Dosse-Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg

- derzeitige Bedienung als RB Neustadt/Dosse Kyritz alle 60 Minuten, Kyritz-Pritzwalk 2 Zugpaare, Pritzwalk-Meyenburg mehrere Zugpaare ohne Takt

Empfehlung:

- Beibehaltung des Angebots zwischen Neustadt/Dosse und Kyritz als RB alle 60 Minuten, ggf. Durchbindung nach Berlin als Flügelzug zum RX. Prüfung Beibehaltung Abschnitt Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg, sofern das Aufkommen einen Schienenverkehr rechtfertigt.

9. Erster Entwurf eines neuen Liniennetzes 2030

Aus der Betrachtung der einzelnen Strecken ergeben sich Empfehlungen für die Verknüpfung der Linien aus den einzelnen Korridoren in Berlin. Diese sind als erster Entwurf zu werten. Erst in der Zusammenführung mit dem Fahrplanprojekt zum „Deutschland-Takt 2030“, das derzeit in der konzeptionellen Startphase ist, werden sich die endgültigen Fahrplanlösungen erarbeiten lassen.

Aus betrieblicher Sicht ist es sinnvoll, möglichst viele Linien in Berlin durchzubinden. Mit Ausnahme der Anbindung von Potsdam ist es jedoch bei einigen Korridoren unerheblich, wie die Durchbindung erfolgt, so lange das Berliner Zentrum angefahren wird. So ist es z.B. bei der Durchbindung der RE Linie Neustrelitz nach Berlin von untergeordneter Bedeutung, ob diese Linie nach Jüterbog weiterfährt, oder aber Richtung Elsterwerda. Dies wird von fahrplantechnischen und betrieblichen Engpässen abhängen; auch in der Vergangenheit hat das schon zu einem Tausch der Linien-Verknüpfung geführt.

So weit wie möglich sollte aber Potsdam von wichtigen Brandenburger Städten aus direkt erreichbar sein. Neu wird vorgeschlagen, dass als „Premiumprodukt“ der RE1 von Magdeburg über Brandenburg, Potsdam, Berlin nach Cottbus (in Kombination mit dem IC) fährt, die Halte reduziert und somit die Fahrzeit beschleunigt wird (Potsdam-Cottbus weniger als 2 Stunden).

Potsdam wird neu insgesamt von drei Berlin durchquerenden Linien angebunden, so dass die Orte entlang der Stettiner Bahn (zwischen Schwedt und Bernau), der Frankfurter Bahn (alle Orte) sowie der Görlitzer Bahn (Cottbus, Lübbenau, Lübben, Königs Wusterhausen) eine Direktverbindung mit Potsdam bekommen, und dies überwiegend im 30-Minuten-Takt.

So wird sichergestellt, dass die 7 größten Städte Brandenburgs (mit Ausnahme von Falkensee (Busdirektverbindung)) umsteigefrei von und nach Potsdam erreichbar sind.

Im Einzelnen werden folgende Linienführungen mit der Bedienungshäufigkeit in der HVZ empfohlen:

RX nach Berlin:

- RX/IC Magdeburg/Rathenow-Brandenburg-Potsdam-**Berlin Stadtbahn**-Cottbus-Forst/Spremberg(alle 60 Minuten), Verdichtung HVZ Brandenburg-Cottbus auf 30-Minuten-Takt
- RX (Wismar-) Wittenberge/Rathenow-**Berlin Stadtbahn**-Frankfurt (O)-Eisenhüttenstadt-Guben (Berlin Spandau-Frankfurt (O) alle 30, sonst alle 60 Minuten) *(in HVZ weiter bis Cottbus)*
- RX (Rostock/Stralsund-) Neustrelitz-**Berlin Tunnel**-Jüterbog-Bad Liebenwerda/Luth. Wittenberg (alle 60 Minuten, Jüterbog-Lutherstadt-Wittenberg alle 120 Minuten)
- RX (Stralsund-) Prenzlau/Szczecin-Angermünde-**Berlin Tunnel**-Elsterwerda/Finsterwalde-Senftenberg alle 60 Minuten
Einbindung IC Berlin-Dresden
- RX Wittenberge-Neuruppin-Berlin Gesundbrunnen (alle 60 Minuten)
- RX (Dessau-) Bad Belzig-Potsdam Hbf-**Berlin Tunnel**, geht über in MX nach Templin (alle 60 Minuten)

MX nach Berlin:

- MX Rathenow/Wusterwitz-Brandenburg-Werder/H-Potsdam-**Berlin Stadtbahn**-Fürstenwalde-Bad Saarow/Frankfurt (O)(Brandenburg-Fürstenwalde alle 30, sonst alle 60 Minuten)
- MX Nauen-Falkensee-**Berlin Tunnel**-Wünsdorf Waldstadt/Ludwigsfelde -Jüterbog (Nauen-Berlin Südkreuz alle 15, Berlin Südkreuz-Wünsdorf Waldstadt sowie Berlin Südkreuz-Ludwigsfelde alle 30, Ludwigsfelde-Jüterbog alle 60 Minuten)
- MX Bad Belzig- Beelitz Heilstätten-Michendorf-**Berlin Stadtbahn**-Königs Wusterhausen-Senftenberg/Cottbus (Beelitz Heilstätten-Brand (Tropical Island) alle 30, sonst alle 60 Minuten)
- MX Oranienburg/Berlin Charlottenburg-Priort-Potsdam -**Berlin Tunnel**-Eberswalde-Wriezen/Joachimsthal/Schwedt (Priort-Eberwalde alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten)
- MX Groß Schönebeck-Basdorf-Berlin Gesundbrunnen (Klosterfelde-Berlin Gesundbrunnen alle 30, sonst alle 60 Minuten)
- MX Kostrzyn-Seelow Gusow-Müncheberg-Berlin Ostkreuz (*See/low-Gusow-*) Müncheberg-Berlin Ostkreuz alle 30, sonst alle 60 Minuten)
- MX Templin/Rheinsberg-Löwenberg-**Berlin Tunnel**, geht über in RX nach Bad Belzig (-Dessau) (Templin-Berlin alle 60 Minuten, Anbindung Rheinsberg saisonabhängig)
- MX Werneuchen-Berlin Ostkreuz (alle 30 Minuten)

Linien zum BER:

- RX BER-Berlin Hbf-Berlin Gesundbrunnen
(alle 15 Minuten)
- MX Oranienburg/Bernau-Bln Hohenschönhausen-Bln Lichtenberg-BER-Ludwigsfelde/Wünsdorf
Waldstadt
(Berlin Hohenschönhausen-BER alle 30, sonst alle 60 Minuten)
- MX Königs Wusterhausen-BER-Golm-Potsdam Hbf
(alle 30 Minuten)

Linien in der Lausitz (ohne Anbindung Berlin)

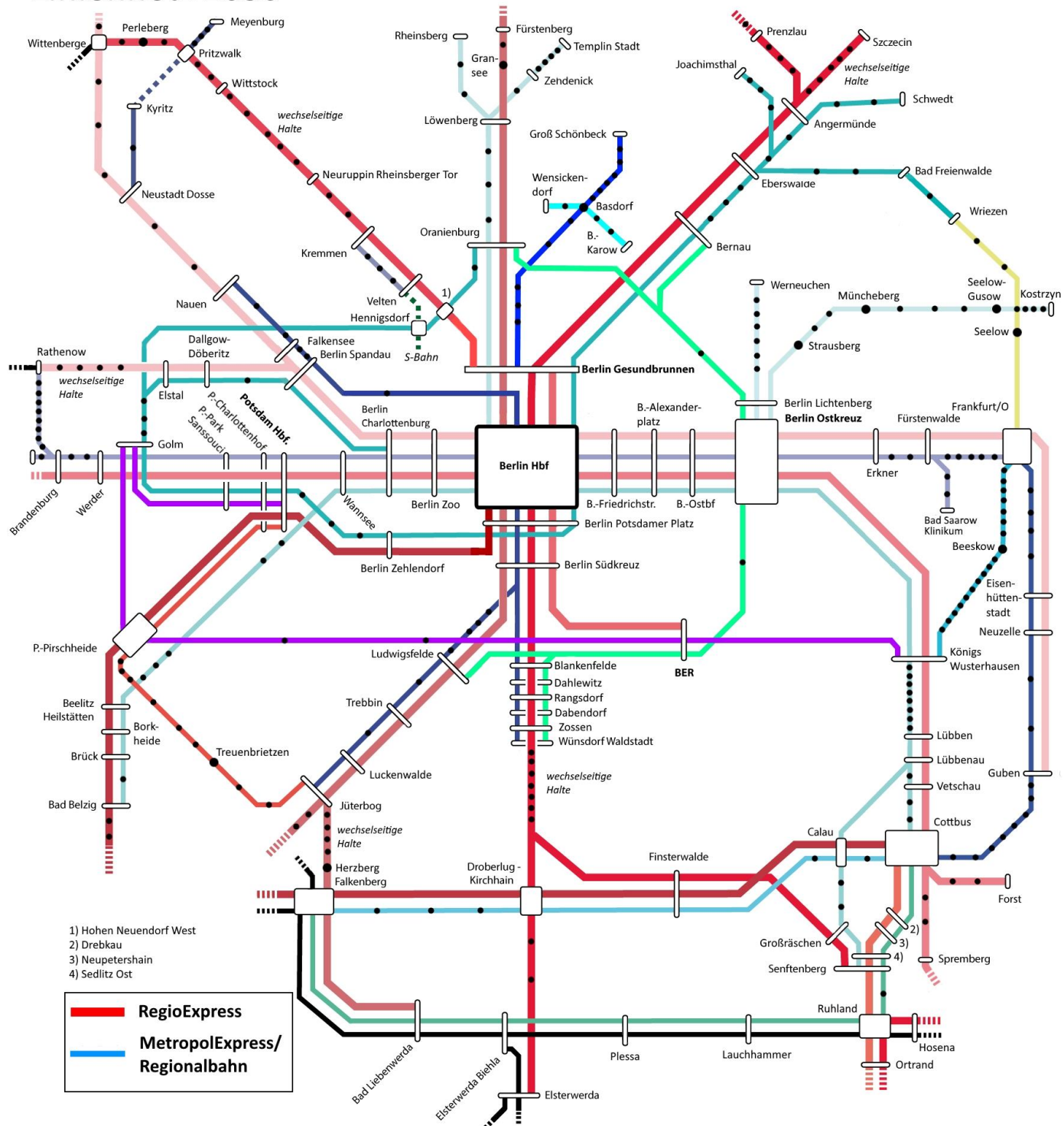
- RE: Cottbus-Leipzig
(alle 120 Minuten)
- RE: Cottbus-Dresden
(alle 120 Minuten)
- RB: Cottbus-Frankfurt
(alle 60 Minuten mit weiteren beschleunigten Zugpaaren)
- RB: Cottbus-Ruhland-Falkenberg
(alle 120 Minuten)
- RB: Cottbus-Finsterwalde-Falkenberg
(alle 120 Minuten)
- RB: Falkenberg-Dessau
(alle 120 Minuten)
- RB: neu Ruhland-Elsterwerda (Anschluss IC Ri Berlin)
(alle 120 Minuten)
- RB: (Hoyerswerda-) Ruhland-Falkenberg (-Leipzig) (S-Bahn Leipzig)

weitere RB-Linien:

- RB: Wriezen-Frankfurt (O)
(alle 120 Minuten)
- RB: Frankfurt (O)-Beeskow-Königs Wusterhausen
(alle 60 Minuten)
- RB: Jüterbog-Treuenbrietzen-Potsdam Hbf
(alle 60 Minuten)
- RB: Neustadt/D-Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg
(Neustadt/D-Kyritz alle 60 Minuten, sonst bedarfsabhängig)
- RB: Rathenow-Stendal
(alle 120 Minuten)
- RB: Kremmen-Velten
(alle 60 Minuten)
- RB: Wensickendorf-Basdorf-Berlin Karow
(alle 60 Minuten)

kursiv: nur in HVZ

Liniennetz 2030



10. Streckenbelastung im Knoten Berlin

10.1 Berliner Stadtbahn

Die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes (nach Fertigstellung der Potsdamer Stadtbahn) bindet auf der Berliner Stadtbahn (Berlin Charlottenburg-Berlin Ostkreuz) 8 Trassen pro Stunde und Richtung und damit eine Trasse mehr als gegenwärtig.

Die Kapazität bei Ausrüstung mit ETCS und zusätzlicher Blockteilung beträgt bei einem 3-Minuten-Takt theoretisch 20 Züge pro Stunde. ICE- und Eurocity-Züge des Fernverkehrs auf der Stadtbahn verbrauchen dabei 2 Trassen aufgrund der längeren Haltezeit in Berlin Hbf zum Ein- und Aussteigen, eventuell kombiniert mit einer Überholung durch einen Regionalzug. Sollten drei ICE- oder EC-Züge je Stunde fahren, werden dafür 6 Trassen je Stunde benötigt. Zusammen mit den 8 Trassen für den Regionalverkehr werden damit insgesamt 14 Trassen belegt; die Reserve von 6 freien Trassen (30% Reserve) sichert eine gute Betriebsqualität und im Notfall Umleitungsmöglichkeiten im Falle von Einschränkungen im Nord-Süd-Tunnel oder der Potsdamer Stammbahn.

Bis zur Fertigstellung der Potsdamer Stammbahn wird die Stadtbahn noch deutlich stärker beansprucht; ihre Kapazität gibt vor, welche Teile des für 2030 geplanten Programms vor Fertigstellung der Potsdamer Stammbahn realisierbar sind.

10.2 Nord-Süd-Tunnel Berlin

Die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes bindet im Berliner Tunnel (Berlin Südkreuz-Berlin Hbf) 13 Trassen pro Stunde und Richtung. Dies sind 9 mehr als gegenwärtig (davon 4 mehr durch die Verbindung zum BER sowie 3 mehr durch Inbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn).

Da der Nord-Süd-Tunnel mit vier Gleisen ausreichend ausgebaut ist, sind dort voraussichtlich keine Erweiterungsmaßnahmen notwendig.

11 Überblick Infrastrukturmaßnahmen

Um das Linienkonzept umzusetzen sind nachfolgend genannten Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Die Fertigstellung der Dresdener Bahn auch auf Berliner Gebiet ist hier unterstellt und nicht als Maßnahme erwähnt.

11.1. Elektrifizierung

Bahnhof Templin Stadt als „Ladestation“ für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

Bahnhof Rheinsberg für „Ladestation“ für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

Bahnsteiggleis Rathenow der Strecke Rathenow-Brandenburg für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

Cottbus-Forst (ggf. nur Bahnhof Forst bei Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge)

Cottbus-Spremberg (ggf. im Zusammenhang mit Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, ggf. nur Bahnhof Spremberg)

Passow-Tantow (ggf. weiter bis Szczecin, bei Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen ist eine Elektrifizierung zwischen Tantow und Szczecin ggf. nicht erforderlich)

Eberswalde-Wriezen (Abschnitt Bad Freienwalde-Wriezen bzw. nur Wriezen) für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

Bahnhof Joachimsthal für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

Bahnhof Bad Saarow Klinikum für Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge

drittes Gleis („Stammgleis“) Wustermark-Abzweigung Ribbeck

drittes Gleis („Stammgleis“) Rathenow-Stendal für Verlängerung RX nach Stendal

11.2. Streckenausbau

Zweigleisige Inbetriebnahme Potsdamer Stammbahn Griebnitzsee - Zehlendorf - Nord-Süd-Tunnel

Prüfung zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Potsdam Park Sanssouci-Golm)möglichst mit niveaufreier Ausfädelung aus Magdeburger Bahn)

Prüfung Bau eines dritten Gleises zwischen Nauen und Berlin Spandau

Ausbau Stammstrecke Niederbarnimer Eisenbahn (Basdorf-Berlin Wilhelmsruh-Bln. Gesundbrunnen)

Bau einer eingleisigen Verbindungskurve von Kremmener Bahn aus Ri Velten zum Berliner Außenring Ri Norden

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf allen elektrifizierten Strecken, wo derzeit weniger als 120 km/h gefahren wird auf mindestens 120 km/h (einschl. nach Szczecin)

Reaktivierung Beelitz Stadt-Ferch Lienewitz

Abschnitt Brenitz-Sonnenwalde-Abzweig Heinersdorf sicherungstechnische Anpassung, damit kurze Zugfolgeabstände realisiert werden können,

Reaktivierung von Kreuzungsbahnhöfen auf der eingleisigen Strecke zwischen Ferch-Lienewitz und Potsdam (Caputh-Geltow oder/und Potsdam Pirschheide)

Ausbau Ostbahn (ggf. teilweise zweigleisig für 30-Minuten-Takt, Wiederherstellung Kreuzungsbahnhof Müncheberg)

Ausbau Wriezener Bahn für 30 Minuten-Takt (Kreuzungsbahnhöfe) sowie Erhöhung Streckengeschwindigkeit

11.3. S-Bahn

Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten

Prüfung S-Bahnverlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf

Prüfung S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Zossen (oder sogar bis Wünsdorf Waldstadt), dann entsprechende Einschränkung des MX-Verkehrs

11.4. Bahnhöfe

Angermünde – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Eberswalde – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Löwenberg – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Fürstenwalde – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Brandenburg – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Cottbus – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Jüterbog – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Lübbenau – Gewährleistung Stärken/Schwächen/Flügeln

Brenitz-Sonnenwalde – Gewährleistung Flügeln

Frankfurt/O – Gewährleistung Stärken/Schwächen

Wünsdorf-Waldstadt – Gewährleistung Stärken/Schwächen

Golm – Gewährleistung Stärken/Schwächen

Potsdam Pirschheide (oben) - Neubau

Wustermark Outlet Center – Neubau

Groß Behnitz – Neubau (Reaktivierung)

Neubau von Bahnhöfen auf der Potsdamer Stammbahn (noch festzulegen)

Hohen Neuendorf West – Neubau Bahnsteig auf Berliner Außenring, Südseite

Elstal - Neubau weiterer Bahnsteig (Verbindungskurve nach Priort)

Bernau - Neubau weiterer Bahnsteig am östlichen Überholgleis für endende und beginnende Züge von/nach Berlin Lichtenberg-BER oder Neubau Wendegleis

Königs Wusterhausen – Trennung S-Bahn / Ferngleise und zweigleisige Durchfahrt Regionalverkehr ohne Querung der S-Bahn

11.5 Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen

Der Bund ist für die Bundesschienenwege zuständig und leistet erhebliche Beiträge, um das Bundesschienennetz dem Bedarf entsprechend auszubauen.

Durch die Klima-Problematik, die eine Verkehrswende erfordert, sowie die Erkenntnis zum Rückstand bei Infrastruktur-Erneuerungsinvestitionen wird absehbar in den nächsten 10-15 Jahren ein Investitionsschwerpunkt des Bundes bei seinen Schienenwegen zu erwarten sein.

Im Bundesverkehrswegeplan sind Mittel für Kapazitätssteigerung und für den Deutschland-Takt vorgesehen, die noch nicht auf konkrete Projekte verteilt sind.

Im Vorteil werden diejenigen Bundesländer sein, die über ein Konzept verfügen, welches sinnvolle Mehrleistungen vorsieht, und damit die Absicht bekunden, neue und zusätzliche Infrastruktur auch intensiv zu nutzen, und diese als Teil des Deutschland-Takts mit einbringen.

Der Ausbau einiger Streckenabschnitte hat auch für den Güterverkehr hohe Bedeutung und könnte daher vom Bund aufgrund dieser Bedeutung für den Güterverkehr angestrebt sein. Beispiele:

- Der Bund wird den sog. „Ostkorridor“ für den Güterverkehr ausbauen, also die Strecken von den Nordseehäfen über Uelzen, Stendal, Magdeburg in Richtung Hof, Regensburg nach Österreich und Italien. Ein Anschluss Berlins an den Ostkorridor durch Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr im Abschnitt Wustermark-Stendal durch Ausbau der beiden nicht-elektrifizierten Stammstrecken-Abschnitte hat jedoch auch einen hohen Wert für den Regionalverkehr. Die Entlastung der Hamburger Bahn von Güterverkehr ist auch für die dort verkehrenden Regionalzüge von Vorteil.
- Der Ausbau des Güterverkehrskorridors über Horka nach Polen eröffnet Brandenburg die Möglichkeit, auch hier den elektrifizierten Anschluss von Berlin über Cottbus zu fordern. Der zweigleisige Ausbau Lübbenau-Cottbus und die Elektrifizierung über Spremberg nach Horka haben auch hier positive Nebenwirkungen für den Regionalverkehr in Brandenburg.

Andere (kleinere) Maßnahmen müssen voraussichtlich aber aus den Regionalisierungsmitteln (ko-) finanziert werden. Daher ist es wichtig, bereits möglichst bald die Regionalisierungsmittel ausschließlich für den SPNV zu verwenden, auch wenn der Hochlauf der Mehrleistungen beim Betrieb erst nach und nach möglich ist. In den Jahren, in denen die Mehrleistungen noch nicht alle Regionalisierungsmittel beanspruchen, besteht der Spielraum, Investitionen zu finanzieren.

Wichtig ist aber in jedem Fall, dass Brandenburg offensiv ein Konzept für den Ausbau des Regionalverkehrs bis 2030 vorlegt. Damit steigen die Chancen, auch die notwendigen Investitionen bis 2030 zu realisieren. Wenn zurückhaltend geplant wird und keine Mehrleistungen vorgesehen werden, kann auch die Notwendigkeit für einen Ausbau nicht begründet werden.

12 Vergleich Fahrzeit, Fahrtenhäufigkeit und umsteigefreie Direktverbindungen nach Berlin und Potsdam

12.1 Zielsetzung des neuen Liniennetzes: Schneller, öfter, direkter.

Verbesserungen für die Wohnorte von 1,6 Millionen Brandenburgerinnen und Brandenburger

Das vorgeschlagene neue Linien-Netz wird für weite Teile des Landes Brandenburg die Verbindung nach Berlin und Potsdam entscheidend attraktiver machen. Bessere Verbindungen, das bedeutet schneller, öfter und/oder direkt, also ohne Umsteigen.

In der Anbindung nach Berlin kommt es insgesamt es zu Verbesserungen für Brandenburger Kommunen mit einer Einwohnerzahl von 1,6 Millionen Einwohnern.

Im Folgenden soll daher das neue Linien-Netz mit dem heutigen Angebot hinsichtlich dieser drei Kriterien verglichen werden.

Schneller: Fahrzeit nach Berlin und Potsdam

Die Fahrzeit wird sich durch den Entfall von Umsteigezwängen, die Anpassung der Haltekonzeption RX/MX, durch mehr Züge und Ausbau von Strecken verringern. So verkürzen sich von 160 Brandenburger Bahnhöfen die Fahrzeiten nach Berlin sowie von 52 Brandenburger Bahnhöfen die Fahrzeiten nach Potsdam.

Kommunen mit insgesamt 1,134 Millionen Einwohnern profitieren von einer schnelleren Regionalverkehrs-Verbindung nach Berlin. Der Fahrzeitgewinn beträgt dabei je begünstigtem Einwohner im Durchschnitt 9,3 Minuten je Fahrt. Zum Vergleich: Ein Pendler mit 200 Fahrten je Richtung spart also im Durchschnitt 62 Stunden pro Jahr, das entspricht bei 8 Stunden Arbeit je Tag einem zusätzlichen Urlaub von fast 8 Tagen im Jahr.

Öfter: Fahrtenhäufigkeit nach Berlin und Potsdam

Darüber hinaus erhöht sich die Fahrtenhäufigkeit im neuen Konzept beträchtlich. Von 151 Brandenburger Bahnhöfen werden mehr Züge als heute nach Berlin angeboten, von 75 Brandenburger Bahnhöfen gibt es mehr Züge nach Potsdam.

Kommunen mit insgesamt 1,266 Millionen Einwohnern profitieren von häufigeren Verbindungen nach Berlin. Den Bürgern dieser Kommunen stehen dann durchschnittlich 3,1 Verbindungen pro Stunde zur Verfügung, 1,6 mehr als bisher.

Direkter: Anzahl Direktverbindungen nach Berlin und Potsdam

Gegenwärtig gibt es in Brandenburg 300 Bahnhöfe, die im Regionalverkehr bedient werden. Von 164 Brandenburger Bahnhöfen bestehen derzeit umsteigefreie Direktverbindungen nach Berlin sowie von Bahnhöfen 31 Direktverbindungen nach Potsdam Hbf.

Nach Umsetzung des neuen Konzeptes werden von 233 Brandenburger Bahnhöfen (+42%) Direktverbindungen nach Berlin sowie von 84 Brandenburger Bahnhöfen (+70%) Direktverbindungen nach Potsdam Hbf angeboten.

Kommunen mit insgesamt 1,755 Millionen Einwohnern haben dann über einen dieser Bahnhöfe eine Direktverbindung ohne Umsteigen nach Berlin, gegenüber heute mit 1,474 Millionen ist das eine Steigerung um 19 Prozent.

Kommunen mit insgesamt 857.000 Einwohnern haben im Netz 2030 eine Direktverbindung ohne Umsteigen nach Potsdam, gegenüber bisher mit nur 424.000 ist das mehr als eine Verdoppelung. Die deutliche Verbesserung der Verbindung aus dem Land Brandenburg ohne Umsteigen nach Potsdam ist auf die neuen Linien über die Potsdamer Stammbahn sowie die neue Durchbindung Potsdam-Cottbus zurückzuführen.

Wenn man, ausgehend von der Möglichkeiten, die das Netz 2030 bieten kann, anspruchsvolle Ziele für einen Landesnahverkehrsplan 2030 formulieren will, könnten sie lauten:

- Durchschnittlich 10 Minuten Fahrzeitverkürzung für Kommunen mit 1,1 Millionen Einwohnern,
- Verdoppelung der Einwohnerzahl von Kommunen mit Direktverbindungen nach Potsdam,
- Verdoppelung des Zugangebots für Einwohner von Kommunen mit insgesamt 1,26 Millionen Brandenburgern.

Für die Gebiete außerhalb des Umlands von Berlin ist Ziel wichtig, das mit dem Netz 2030 als realistisch gelten kann:

- Verbindung aller Mittelzentren (auch Mittelzentren in Funktionsteilung) in weniger als 90 Minuten mit dem Berliner Zentrum,
- Verbindung aller Oberzentren in weniger als 60 Minuten mit dem Berliner Zentrum.

12.2 Vergleich der Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten von Brandenburger Bahnhöfen nach Berlin

Umsteigefreie Direktverbindungen sowie Fahrzeiten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring)

Fahrten pro 2 h und Richtung (Regionalverkehr) sowie Fahrzeit in Minuten

(einzeln fahrende Züge nicht berücksichtigt) Fahrplanstand Ende Dezember 2016

	Anzahl umsteigefreier Fahrten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring) pro 2 h / Richtung			Fahrzeit in Minuten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring)			für Fahrzeitvergleich betrachtete Vergleichsbahnhöfe in Berlin sowie Bemerkungen
	Ist	neu	Diff.	IST	Ziel	Diff.	
Ahrensfelde	2	4	2	19	15	4	Ostkreuz
Ahrensfelde Friedhof	2	4	2	21	17	4	Ostkreuz
Ahrensfelde Nord	2	4	2	23	19	4	Ostkreuz
Alt Rosenthal	0	2	2	68	63	5	Ostkreuz
Altdöbern	2	2	0	87	85	2	Ostkreuz
Althüttendorf	0	2	2	53	50	3	Gesundbrunnen
Altranft	0	2	2	70	66	4	Gesundbrunnen
Angermünde	2	4	2	49	43	6	Gesundbrunnen
Bad Belzig	2	4	2	60	54	6	Berlin Hbf
Bad Freienwalde	0	2	2	64	60	4	Gesundbrunnen
Bad Liebenwerda	1	2	1	114	89	25	Südkreuz
Bad Saarow	0	2	2	56	50	6	Ostbahnhof
Bad Saarow Klinikum	0	2	2	58	52	6	Ostbahnhof
Bad Wilsnack	2	2	0	76	76	0	Berlin Zoo
Bagenz	0	2	2	89	82	7	Ostbahnhof
Baitz	2	2	0	55	49	6	Berlin Hbf
Baruth	2	2	0	58	32	26	Südkreuz
Basdorf	2	4	2	29	26	3	Gesundbrunnen (Fahrzeiten IST ab Februar 2017)
Beelitz-Heilstätten	2	6	4	42	36	6	Berlin Hbf
Beetz-Sommerfeld	2	2	0	50	37	13	Gesundbrunnen
BER (Flughafen Berlin Schönefeld)	4	12	8	33	19	14	Südkreuz
Bergsdorf	0	2	2	65	51	14	Gesundbrunnen
Berkenbrück	2	2	0	40	44	-4	Ostbahnhof
Bernau	2	6	4	13	11	2	Gesundbrunnen
Bestensee	2	4	2	29	24	5	Ostkreuz
Biesenthal	0	4	4	37	22	15	Gesundbrunnen
Birkengrund	2	4	2	17	17	0	Südkreuz
Blankenfelde	4	6	2	22	11	11	Südkreuz
Blönsdorf	1	1	0	48	48	0	Südkreuz
Blumberg	2	4	2	27	23	4	Ostkreuz
Blumberg-Rehhahn	2	4	2	25	21	4	Ostkreuz
Borkheide	2	4	2	46	40	6	Berlin Hbf
Brand-Tropical Island	2	4	2	38	45	-7	Ostbahnhof
Brandenburg Hbf	4	8	4	40	37	3	Charlottenburg
Brandenburg Altstadt	0	2	2	56	56	0	Charlottenburg
Breddin	2	2	0	62	62	0	Berlin Zoo
Brieselang	4	8	4	30	30	0	Berlin Hbf
Briesen	2	2	0	45	49	-4	Ostbahnhof
Britz	2	4	2	34	38	-4	Gesundbrunnen
Brück	2	4	2	51	45	6	Berlin Hbf
Buschow	1	1	0	45	45	0	Berlin Hbf
Calau	2	2	0	77	75	2	Ostkreuz
Casakow	1	1	0	80	71	9	Gesundbrunnen
Chorin	2	2	0	38	42	-4	Gesundbrunnen
Cottbus	4	6	2	72	66	6	Ostbahnhof
Cottbus Sandow	0	2	2	81	73	8	Ostbahnhof
Dabendorf	4	4	0	36	25	11	Südkreuz
Dahlewitz	4	4	0	25	14	11	Südkreuz
Dallgow-Döberitz	2	4	2	23	23	0	Berlin Hbf
Dannenwalde	1	1	0	49	49	0	Gesundbrunnen
Döberitz	0	2	2	77	77	0	Charlottenburg
Doberlug-Kirchhain	2	2	0	91	59	32	Südkreuz
Dossow	1	1	0	93	80	13	Gesundbrunnen
Drahnsdorf	1	1	0	74	60	14	Südkreuz
Düppel-Kleinmachnow	0	4	4	0	14	14	Berlin Hbf (derzeit keine Bedienung)
Eberswalde	4	6	2	28	26	2	Gesundbrunnen
Eisenhüttenstadt	2	2	0	77	65	12	Ostbahnhof
Elstal	2	4	2	28	28	0	Berlin Hbf
Elsterwerda	2	2	0	106	71	35	Südkreuz
Erkner	4	8	4	20	17	3	Ostbahnhof
Europarc Dreilinden	0	4	4	0	17	17	Berlin Hbf (derzeit keine Bedienung)
Falkenberg (Mark)	0	2	2	57	53	4	Gesundbrunnen
Falkenberg (Elster)	1	2	1	95	78	17	Südkreuz
Falkensee	8	10	2	15	15	0	Berlin Zoo
Fangschleuse	2	4	2	27	24	3	Ostbahnhof
Finkenkrug	4	8	4	26	26	0	Berlin Hbf
Finsteralde	0	2	2	95	65	30	Ostkreuz/Südkreuz
Fohrde	0	2	2	68	68	0	Charlottenburg
Forst	0	2	2	100	88	12	Ostbahnhof
Frankfurt-Rosengarten	2	2	0	55	59	-4	Ostbahnhof
Frankfurt/O	4	6	2	54	46	8	Vergleich Ostbahnhof
Fretzdorf	1	1	0	88	75	13	Gesundbrunnen
Friesack	2	2	0	45	45	0	Berlin Zoo
Fürstenberg	2	2	0	57	57	0	Gesundbrunnen
Fürstenwalde	4	8	4	32	29	3	Vergleich Ostbahnhof
Fürstenwalde Süd	0	2	2	50	44	6	Ostbahnhof
Glöwen	2	2	0	68	68	0	Berlin Zoo
Golm	4	4	0	38	36	2	Berlin Hbf
Golßen	2	2	0	69	42	27	Südkreuz
Golzow (Eberswalde)	0	2	2	48	45	3	Gesundbrunnen
Golzow (Oderbruch)	0	1	1	83	78	5	Ostkreuz
Görden	0	2	2	61	61	0	Charlottenburg
Gorgast	0	1	1	86	81	5	Ostkreuz
Götz	2	4	2	38	38	0	Charlottenburg
Gransee	2	2	0	43	43	0	Gesundbrunnen
Griebnitzsee	4	4	0	22	20	2	Berlin Hbf
Groß Behnitz	0	1	1	42			derzeit keine Bedienung
Groß Köris	2	4	2	35	30	5	Ostkreuz
Groß Kreutz	2	4	2	35	35	0	Charlottenburg

Umsteigefreie Direktverbindungen sowie Fahrzeiten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring)

Fahrten pro 2 h und Richtung (Regionalverkehr) sowie Fahrzeit in Minuten

(einzeln fahrende Züge nicht berücksichtigt)

Fahrplanstand Ende Dezember 2016

	Anzahl umsteigefreier Fahrten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring) pro 2 h / Richtung			Fahrzeit in Minuten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring)			für Fahrzeitvergleich betrachtete Vergleichsbahnhöfe in Berlin sowie Bemerkungen
	Ist	neu	Diff.	IST	Ziel	Diff.	
Groß Pankow	2	2	0	123	110	13	Gesundbrunnen, kürzeste Verbindung in 83 Minuten mit Umsteigen in Wittenberge (IC)
Groß Schönebeck	0	2	2	57	53	4	Gesundbrunnen
Großbeeren	2	4	2	13	13	0	Südkreuz
Großräschen	2	4	2	92	81	11	Ostkreuz/Südkreuz
Grüneberg	0	2	2	53	36	17	Gesundbrunnen
Guben	1	2	1	97	80	17	Ostbahnhof
Halbe	2	4	2	39	34	5	Ostkreuz
Hammelspring	0	2	2	86	72	14	Gesundbrunnen
Hangelsberg	2	4	2	31	28	3	Ostbahnhof
Heiligengrabe	2	2	0	104	91	13	Gesundbrunnen
Hennigsdorf	2	0	-2	26	26	0	schnellste Verbindung S-Bahn bis Gesundbrunnen
Herrensee	0	4	4	34	29	5	Ostkreuz
Herzberg (Mark)	0	1	1	73	57	16	Gesundbrunnen
Herzberg (Elster)	1	2	1	85	71	14	Südkreuz
Hohen Neuendorf West	0	2	2	0	16	16	Gesundbrunnen
Hohenleipisch	1	1	0	110	93	17	Südkreuz
Holzdorf	1	2	1	69	64	5	Südkreuz (Bahnhof liegt in Sachsen Anhalt)
Jacobsdorf	2	2	0	48	52	-4	Ostbahnhof
Joachimsthal	0	2	2	57	54	3	Gesundbrunnen
Joachimsthal Kaiserbahnhof	0	2	2	55	52	3	Gesundbrunnen
Jüterbog	4	4	0	38	38	0	Südkreuz
Karstädt	1	1	0	99	99	0	Berlin Zoo
Kirchmöser	2	2	0	49	55	-6	Charlottenburg
Klandorf	0	2	2	54	50	4	Gesundbrunnen
Kladow	1	1	0	65	46	19	Südkreuz
Klinge	0	2	2	93	81	12	Ostbahnhof
Klosterfelde	0	4	4	42	39	3	Gesundbrunnen
Kolkwitz	1	2	1	72	84	-12	Ostbahnhof (derzeit nur früh Züge, sonst Bus)
Königs Wusterhausen	6	8	2	22	19	3	Ostbahnhof
Kremmen	2	2	0	46	33	13	Gesundbrunnen
Kunersdorf	1	2	1	68	80	-12	Ostbahnhof (derzeit nur früh Züge, sonst Bus)
Küstrin Kietz	0	2	2	81	76	5	Ostkreuz
Liebertal	2	2	0	101	88	13	Gesundbrunnen
Linda	1	1	0	63	59	4	Südkreuz (Bahnhof liegt in Sachsen Anhalt)
Lindow	0	1	1	82	65	17	Gesundbrunnen
Lottschese	0	2	2	45	42	3	Gesundbrunnen
Löwenberg	1	3	2	38	38	0	Gesundbrunnen
Lübben	6	6	0	46	40	6	Ostbahnhof
Lübbenau	6	6	0	53	47	6	Ostbahnhof
Lubolz	2	2	0	54	49	5	Ostkreuz
Luckaitz	2	2	0	83	81	2	Ostkreuz
Luckau-Uckro	2	2	0	74	47	27	Südkreuz
Luckenwalde	4	4	0	30	30	0	Südkreuz
Ludwigsfelde	4	6	2	13	13	0	Südkreuz
Ludwigsfelde-Struveshof	2	0	-2	57	57	0	Charlottenburg (Direktzüge derzeit nur HVZ)
Marquardt	2	4	2	50	48	2	Berlin Hbf
Medewitz	2	2	0	74	68	6	Berlin Hbf
Melchow	0	4	4	40	25	15	Gesundbrunnen
Michendorf	2	4	2	25	25	0	Charlottenburg
Mögelin	0	2	2	85	85	0	Charlottenburg
Mühlenbeck	0	4	4	0	18	18	Gesundbrunnen
Müncheberg	0	4	4	50	45	5	Ostkreuz
Nassenheide	0	2	2	48	31	17	Gesundbrunnen
Nauen	6	10	4	25	25	0	Berlin Zoo
Nechlin	1	1	0	90	78	12	Gesundbrunnen
Nennhausen	1	1	0	52	52	0	Berlin Hbf
Netzeband	1	1	0	81	68	13	Gesundbrunnen
Neuhausen (Cottbus)	0	2	2	86	79	7	Ostbahnhof
Neuhof	1	1	0	58	40	18	Südkreuz
Neuruppin Rheinsberger Tor	2	2	0	64	51	13	Gesundbrunnen
Neuruppin West	2	2	0	66	53	13	Gesundbrunnen
Neustadt/D	2	2	0	52	52	0	Berlin Zoo
Neuzelle	0	2	2	88	70	18	Ostbahnhof
Niederfinow	0	2	2	49	45	4	Gesundbrunnen
Niedergörsdorf	1	1	0	43	43	0	Südkreuz
Obersdorf	0	2	2	60	55	5	Ostkreuz
Oderin	2	4	2	43	38	5	Ostkreuz
Oehna	1	1	0	53	53	0	Südkreuz
Oranienburg	2	4	2	24	24	0	Gesundbrunnen
Passow	1	2	1	69	61	8	Gesundbrunnen
Paulinenaue	2	2	0	37	37	0	Berlin Zoo
Perleberg	2	2	0	138	125	13	Gesundbrunnen, kürzeste Verbindung in 70 Minuten mit Umsteigen in Wittenberge (IC)
Petershagen	1	1	0	84	74	10	Einzelzüge
Pillgram	2	2	0	51	55	-4	Ostbahnhof
Pinnow	1	2	1	62	62	0	Gesundbrunnen
Potsdam Hbf	8	14	6	15	15	0	Charlottenburg
Potsdam Charlottenhof	6	8	2	20	20	0	Charlottenburg
Potsdam Medienstadt Babelsberg	2	4	2	13	13	0	Charlottenburg
Potsdam Park Sanssouci	6	8	2	23	23	0	Charlottenburg
Potsdam Pirschheide	0	2	2	38	26	12	Berlin Hbf
Potsdam Rehbrücke	2	4	2	18	18	0	Charlottenburg
Prenzlau	0	2	2	80	80	0	Charlottenburg
Premnitz Zentrum	0	2	2	82	82	0	Charlottenburg
Prenzlau	1	2	1	80	68	12	Gesundbrunnen
Prior	2	4	2	55	53	2	Berlin Hbf
Pritzerbe	0	2	2	70	70	0	Charlottenburg
Pritzwalk	2	2	0	113	100	13	Gesundbrunnen
Raddusch	1	2	1	59	71	-12	Ostbahnhof (derzeit nur früh Züge, sonst Bus)
Rangsdorf	4	6	2	30	16	14	Südkreuz

Umsteigefreie Direktverbindungen sowie Fahrzeiten nach Berlin Zentrum (S-Bahn-Ring)

Fahrten pro 2 h und Richtung (Regionalverkehr) sowie Fahrzeit in Minuten

(einzeln fahrende Züge nicht berücksichtigt) Fahrplanstand Ende Dezember 2016

	Anzahl umsteigefreier Fahrten nach Berlin Zentrum (S-Bahn Ring) pro 2 h/ Richtung			Fahrzeit in Minuten nach Berlin Zentrum (S-Bahn Ring)			für Fahrzeitvergleich betrachtete Vergleichsbahnhöfe in Berlin sowie Bemerkungen
	Ist	neu	Diff.	IST	Ziel	Diff.	
Rathenow	2	2	0	53	53	0	Berlin Hbf
Rathenow (MX über Potsdam)	0	2	2				Charlottenburg
Rehfeld	0	4	4	36	31	5	Ostkreuz
Rheinsberg	0	1	1	98	82	16	Gesundbrunnen
Rückersdorf	1	1	0	104	88	16	Südkreuz
Rüditz	0	4	4	32	17	15	Gesundbrunnen
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	0	2	2	50	47	3	Gesundbrunnen
Saarmund	2	0	-2	51	51	0	Charlottenburg (Direktzüge derzeit nur HVZ)
Sachsenhausen	0	2	2	42	25	17	Gesundbrunnen
Schildow	0	4	4	0	14	14	Gesundbrunnen
Schönow	1	1	0	76	67	9	Gesundbrunnen
Schönwalde (Spreewald)	2	2	0	51	46	5	Ostkreuz
Schönwalde West	0	4	4	25	22	3	Gesundbrunnen (Fahrzeiten IST ab Februar 2017)
Schwedt	1	2	1	76	76	0	Gesundbrunnen
Schwedt Mitte	1	2	1	74	74	0	Gesundbrunnen
Seddin	2	4	2	29	29	0	Charlottenburg
Sedlitz Ost	2	2	0	99	97	2	Ostkreuz
Seefeld	2	4	2	33	29	4	Ostkreuz
Seefeld	4	8	4	18	18	0	Berlin Hbf
Seehausen	1	1	0	72	66	6	Gesundbrunnen
Seelow-Gusow	0	3	3	63	58	5	Ostkreuz
Senftenberg	2	4	2	105	89	16	IST Ostkreuz, neu Südkreuz
Spremberg	0	2	2	95	88	7	Ostbahnhof
Strausberg	0	4	4	29	24	5	Ostkreuz
Tantow	1	2	1	90	74	16	Gesundbrunnen
Teltow	2	4	2	9	9	0	Südkreuz
Templin	0	2	2	91	77	14	Gesundbrunnen
Templin Stadt	0	2	2	94	80	14	Gesundbrunnen
Thyrow	2	2	0	18	18	0	Südkreuz
Trebbin	4	4	0	22	22	0	Südkreuz
Trebnitz	0	2	2	64	59	5	Ostkreuz
Velten	2	2	0	35	23	12	Gesundbrunnen
Vetschau	4	6	2	60	54	6	Ostbahnhof
Vogelsang	0	2	2	81	67	14	Gesundbrunnen
Walddrehna	1	1	0	88	73	15	Südkreuz
Walsleben	1	1	0	77	64	13	Gesundbrunnen
Wandlitz	2	4	2	34	31	3	Gesundbrunnen (Fahrzeiten IST ab Februar 2017)
Wandlitzsee	0	4	4	37	34	3	Gesundbrunnen (Fahrzeiten IST ab Februar 2017)
Warnitz	1	1	0	68	62	6	Gesundbrunnen
Weisen	2	2	0	144	131	13	Gesundbrunnen, kürzeste Verbindung in 63 Minuten mit Umsteigen in Wittenberge (IC)
Werbig	0	1	1	77	72	5	Ostkreuz
Werder/H	4	6	2	27	28	-1	Charlottenburg
Werneuchen	2	4	2	40	35	5	Ostkreuz
Wiesenburg	2	2	0	69	63	6	Berlin Hbf
Wilhelmshorst	2	4	2	21	21	0	Charlottenburg
Wilmersdorf (Angermünde)	1	1	0	62	56	6	Gesundbrunnen
Wittenberge	2	2	0	83	83	0	RE Berlin Zoo, kürzeste Verbindung in 52 Minuten mit IC nach Berlin Hbf
Wittstock	2	2	0	94	81	13	Gesundbrunnen
Woltersdorf	1	2	1	30	30	0	Südkreuz
Wriezen	0	2	2	78	74	4	Gesundbrunnen
Wünsdorf-Waldstadt	4	4	0	49	37	12	Südkreuz
Wustermark	2	2	0	33	33	0	Berlin Hbf
Wusterwitz	2	2	0	53	59	-6	Charlottenburg
Wustermark-Designer Outlet	0	2	2	0	56		Berlin Hbf (derzeit keine Bedienung)
Wustrow-Radensleben	1	1	0	58	45	13	Gesundbrunnen
Zeesen	2	4	2	26	21	5	Ostkreuz
Zehdenick	0	2	2	71	57	14	Gesundbrunnen
Zehdenick Neuhoof	0	2	2	76	62	14	Gesundbrunnen
Zellendorf	1	1	0	57	56	1	Südkreuz
Zossen	4	6	2	40	22	18	Südkreuz

IST: Fahrplan 2017 (gültig ab 11.12.2016)

Elsterwerda-Berlin IST Fahrzeiten Stand Frühjahr 2016 vor Sperrung wegen Streckenausbau

RB 12: Templin-Oranienburg-Berlin Ostkreuz: wegen unattraktiver Umwegfahrt nach Ostkreuz im IST-Zustand nicht als Direktverbindung unterstellt

12.3 Vergleich der Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten von Brandenburger Bahnhöfen nach Potsdam

Umsteigefreie Direktverbindungen sowie Fahrzeiten nach Potsdam Hbf
Fahrten pro 2 h und Richtung (Regionalverkehr) sowie Fahrzeit in Minuten
(einzeln fahrende Züge nicht berücksichtigt)

	Anzahl umsteigefreier Fahrten nach Potsdam Hbf pro 2 h/ Richtung			Fahrzeit in Minuten nach Potsdam Hbf			Bemerkungen
	Ist	neu	Diff.	IST	Ziel	Diff.	
Althüttendorf	0	2	2	98	81	17	
Altranft	0	2	2	113	97	16	
Angermünde	0	2	2	93	84	9	
Bad Belzig	0	2	2	51	33	18	
Bad Freienwalde	0	2	2	108	91	17	
Bad Saarow	0	2	2	95	89	6	
Bad Saarow Klinikum	0	2	2	97	91	6	
Bagenz	0	2	2	142	121	21	
Beelitz-Heilstätten	0	2	2	33	15	18	
BER (Flughafen Berlin Schönefeld)	2	4	2	52	52	0	
Berkenbrück	2	2	0	79	83	-4	
Bernau	0	4	4	57	42	15	
Biesenthal	0	4	4	88	53	35	
Birkenwerder	1	2	1	67	63	4	
Borkheide	0	2	2	37	19	18	
Brandenburg Hbf	4	8	4	22	19	3	
Brandenburg Altstadt	0	2	2	38	38	0	
Briesen	2	2	0	84	88	-4	
Britz	0	4	4	78	69	9	
Brück	0	2	2	42	24	18	
Chorin	0	2	2	82	73	9	
Cottbus	0	4	4	125	105	20	
Cottbus Sandow	0	2	2	134	112	22	
Dallgow-Döberitz	0	2	2	50	38	12	
Döberitz	0	2	2	59	59	0	
Düppel-Kleinmachnow	0	4	4	10	14	-4	
Eberswalde	0	4	4	72	63	9	
Elstal	0	2	2	47	35	12	
Erkner	4	4	0	59	56	3	
Europarc Dreilinden	0	4	4	7	17	-10	
Falkenberg (Mark)	0	2	2	101	84	17	
Fangschleuse	2	4	2	66	63	3	
Fohrde	0	2	2	50	50	0	
Forst	0	2	2	153	127	26	
Frankfurt-Rosengarten	2	2	0	94	98	-4	
Frankfurt/O	4	2	-2	93	102	-9	
Fürstenwalde	4	4	0	71	73	-2	
Fürstenwalde Süd	0	2	2	89	83	6	
Golm	5	8	3	12	12	0	
Golzow (Eberswalde)	0	2	2	92	76	16	
Görden	0	2	2	61	61	0	
Götz	2	4	2	20	20	0	
Griebnitzsee	4	4	0	4	4	0	
Groß Kreutz	2	4	2	17	17	0	
Hangelsberg	2	4	2	70	67	3	
Hennigsdorf	1	2	1	41	41	0	
Hohen Neuendorf West	1	2	1	65	61	4	
Jacobsdorf	2	2	0	87	91	-4	
Joachimsthal	0	2	2	103	85	18	
Joachimsthal Kaiserbahnhof	0	2	2	101	83	18	
Kirchmöser	0	2	2	31	37	-6	
Klinge	0	2	2	146	120	26	
Königs Wusterhausen	2	8	6	68	58	10	
Lübben	0	4	4	99	79	20	
Lübbenau	0	4	4	106	86	20	
Ludwigsfelde-Struveshof	2	4	2	38	38	0	
Marquardt	2	4	2	24	24	0	
Medewitz	0	2	2	65	47	18	
Melchow	0	4	4	85	56	29	
Michendorf	2	0	-2	24	15	9	schnellste Verbindung mit Bus 643
Mögelin	0	2	2	67	67	0	
Neuhausen (Cottbus)	0	2	2	139	118	21	
Niederfinow	0	2	2	93	76	17	
Oranienburg	1	2	1	75	71	4	
Pillgram	2	2	0	90	94	-4	
Pinnow	0	2	2	106	93	13	
Potsdam Charlottenhof	9	14	5	2	2	0	
Potsdam Park Sanssouci	9	12	3	5	5	0	

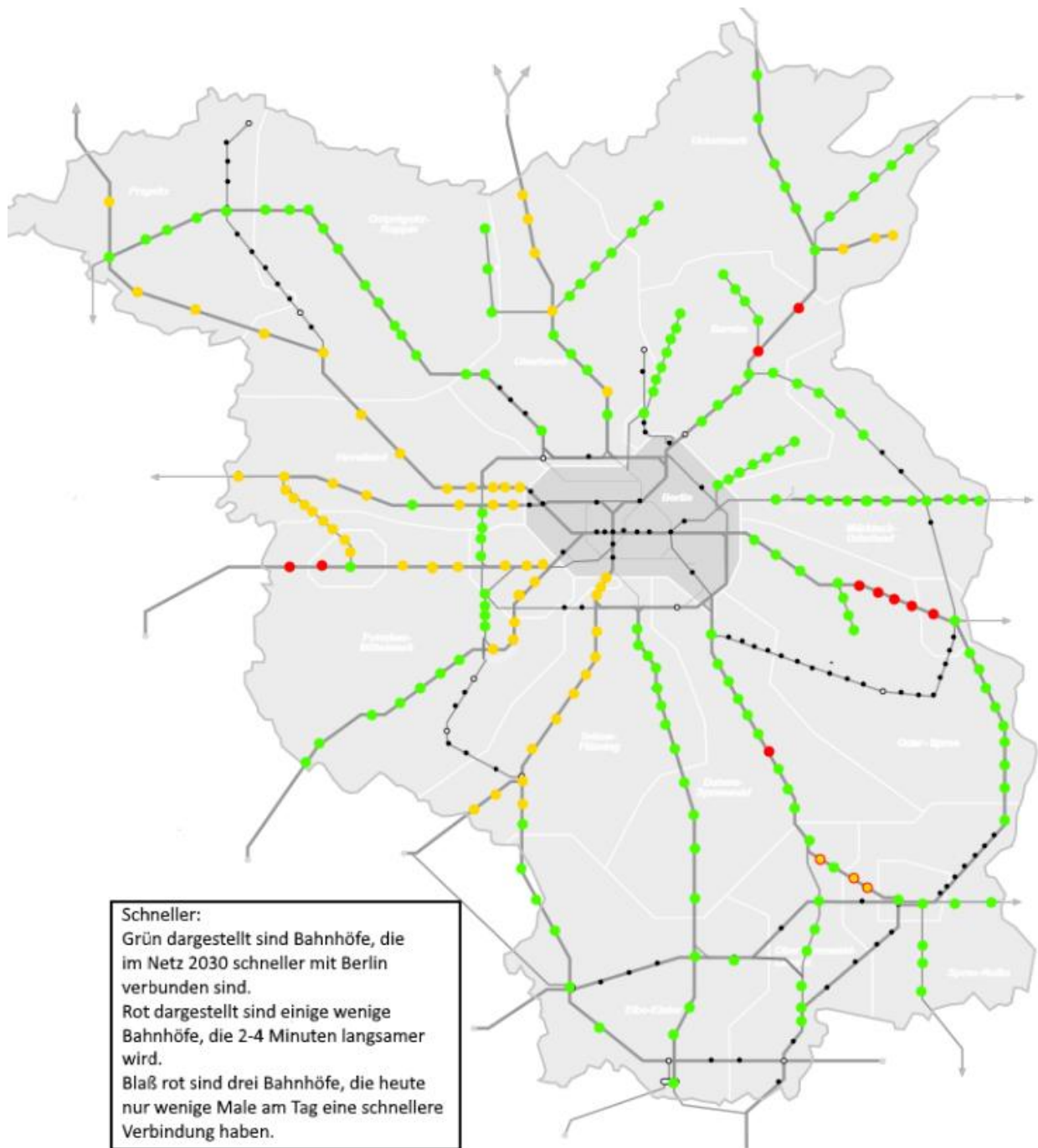
Umsteigefreie Direktverbindungen sowie Fahrzeiten nach Potsdam Hbf
Fahrten pro 2 h und Richtung (Regionalverkehr) sowie Fahrzeit in Minuten
(einzeln fahrende Züge nicht berücksichtigt)

	Anzahl umsteigefreier Fahrten nach Potsdam Hbf pro 2 h/ Richtung			Fahrzeit in Minuten nach Potsdam Hbf			Bemerkungen
	Ist	neu	Diff.	IST	Ziel	Diff.	
Potsdam Pirschheide	0	2	2	7	6	1	
Premnitz Zentrum	0	2	2	62	62	0	
Premnitz Nord	0	2	2	64	64	0	
Priort	2	4	2	29	29	0	
Pritzerbe	0	2	2	52	52	0	
Rathenow	0	2	2	63	73	-10	neu direkt über Brandenburg, längere Strecke
Rüdnitz	0	4	4	89	48	41	
Saarmund	2	4	2	32	32	0	
Schwedt	0	2	2	120	107	13	
Schwedt Mitte	0	2	2	118	105	13	
Seddin	2	0	-2	20	29	-9	Direktverbindung mit Bus 643
Spremberg	0	2	2	148	127	21	
Vetschau	0	4	4	113	93	20	
Werder/H	4	6	2	9	9	0	
Wiesenburg	0	2	2	60	42	18	
Wriezen	0	2	2	122	105	17	
Wustermark	2	0	-2	33	39	-6	neu mit Umsteigen Elstal oder Direktbus Li 650
Wustermark-Designer Outlet	0	2	2	0	32		neuer Bahnhof
Wusterwitz	0	2	2	35	41	-6	

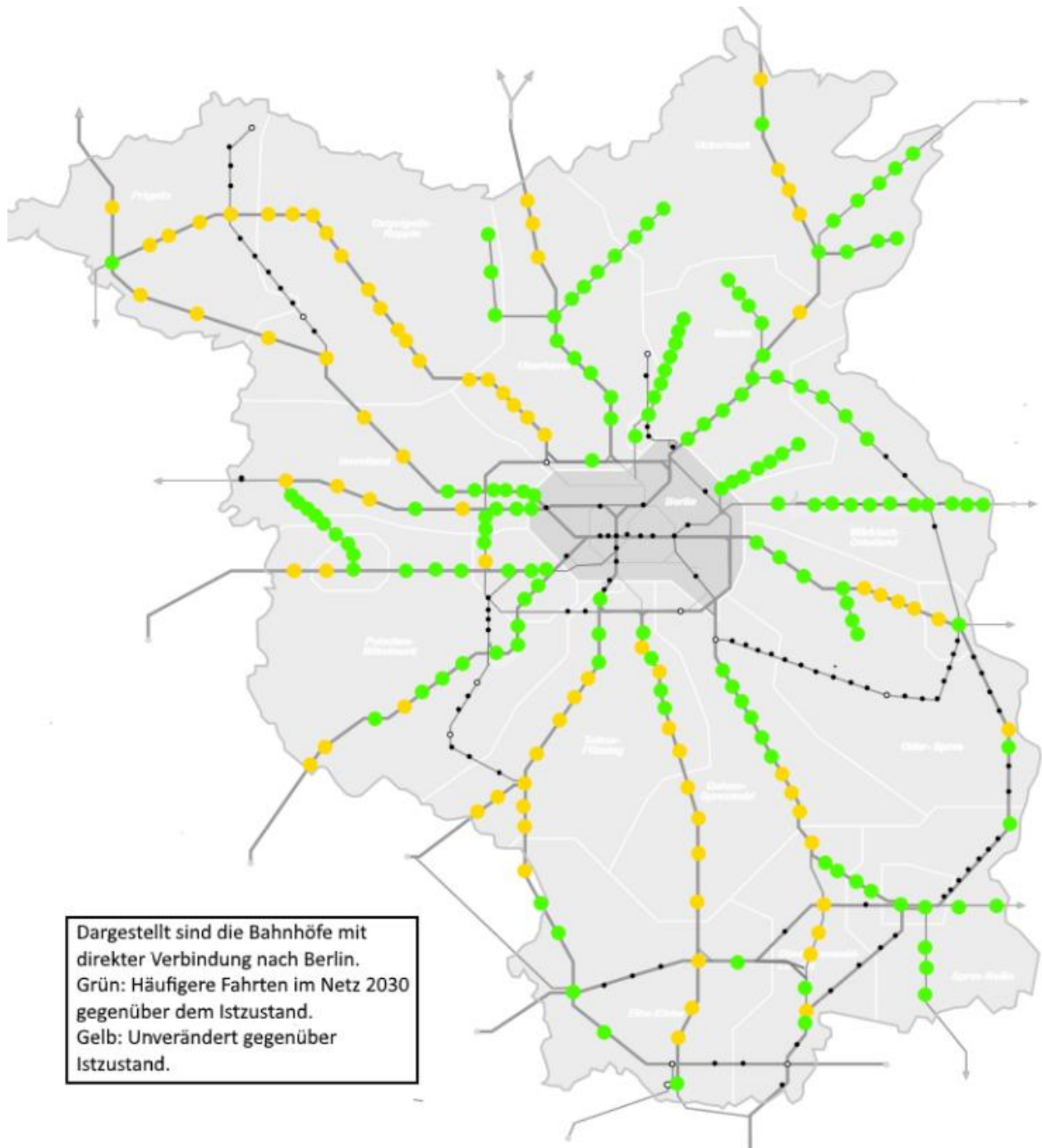
IST: Fahrplan 2017 (gültig ab 11.12.2016)

12.4 Grafische Darstellung der besseren Erreichbarkeit

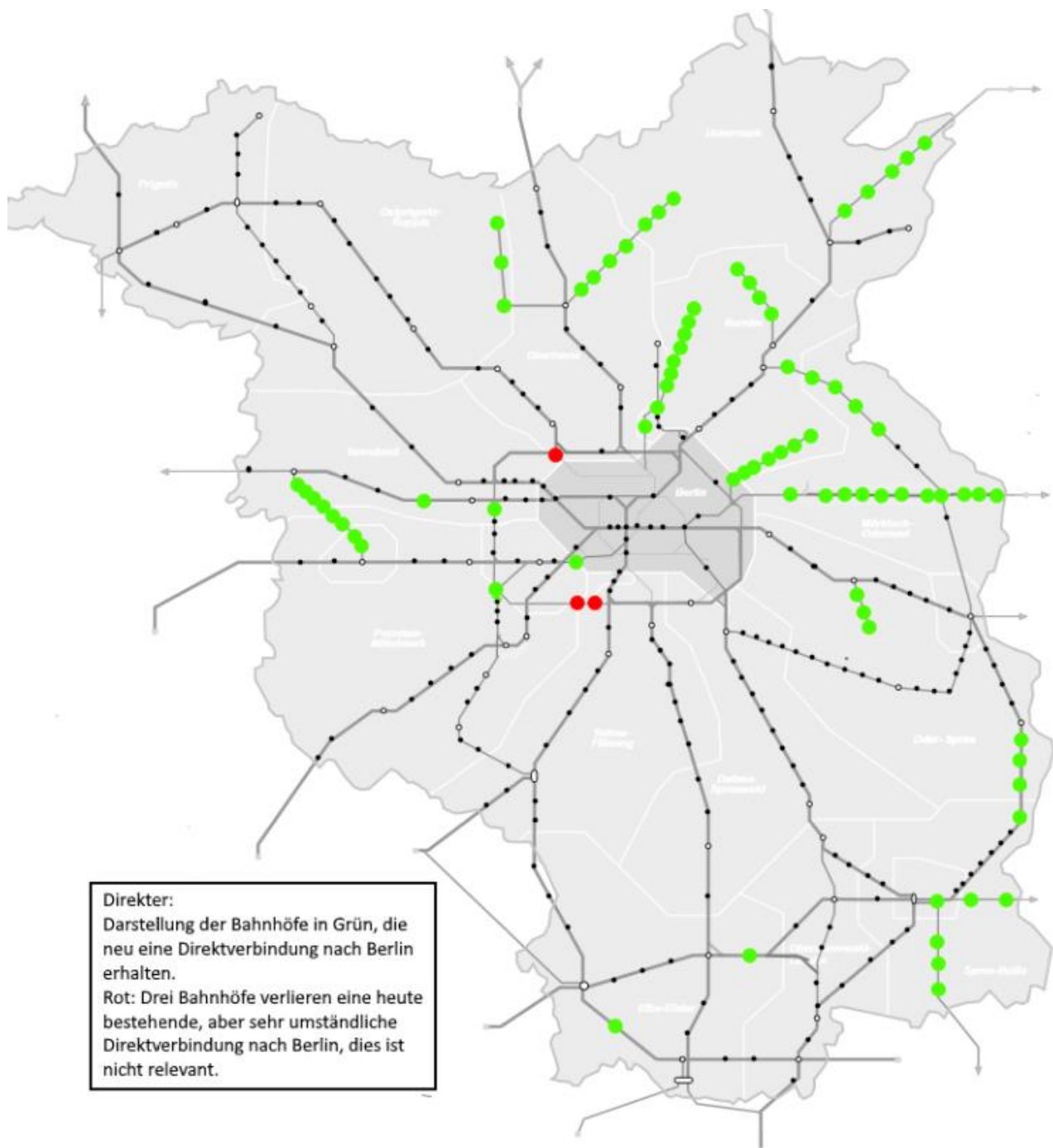
Schneller: Alle grün dargestellten Bahnhöfe bekommen kürzere Fahrzeit ins Berliner Zentrum.



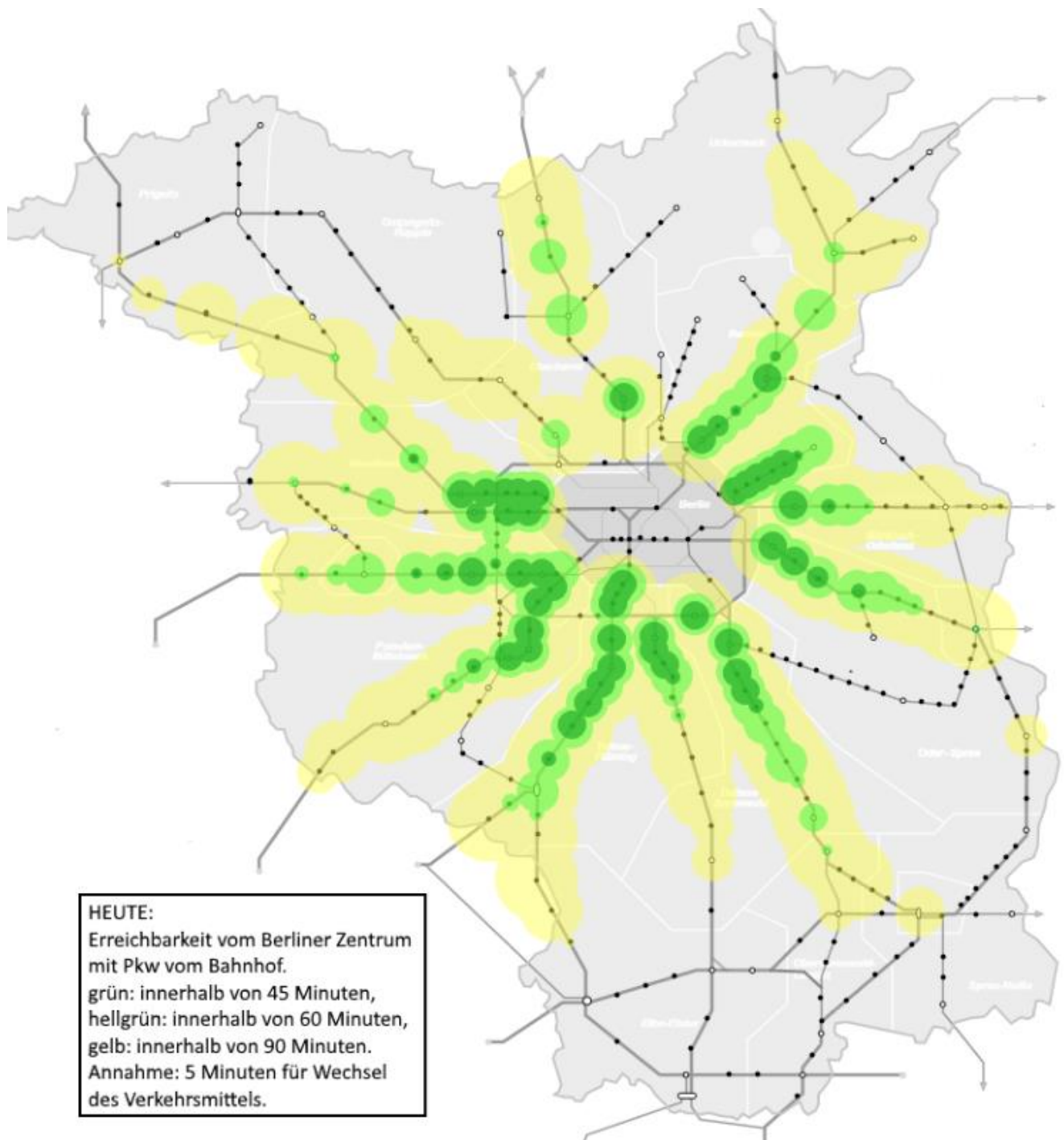
Öfter: Alle grünen Bahnhöfe haben einen dichteren Takt.



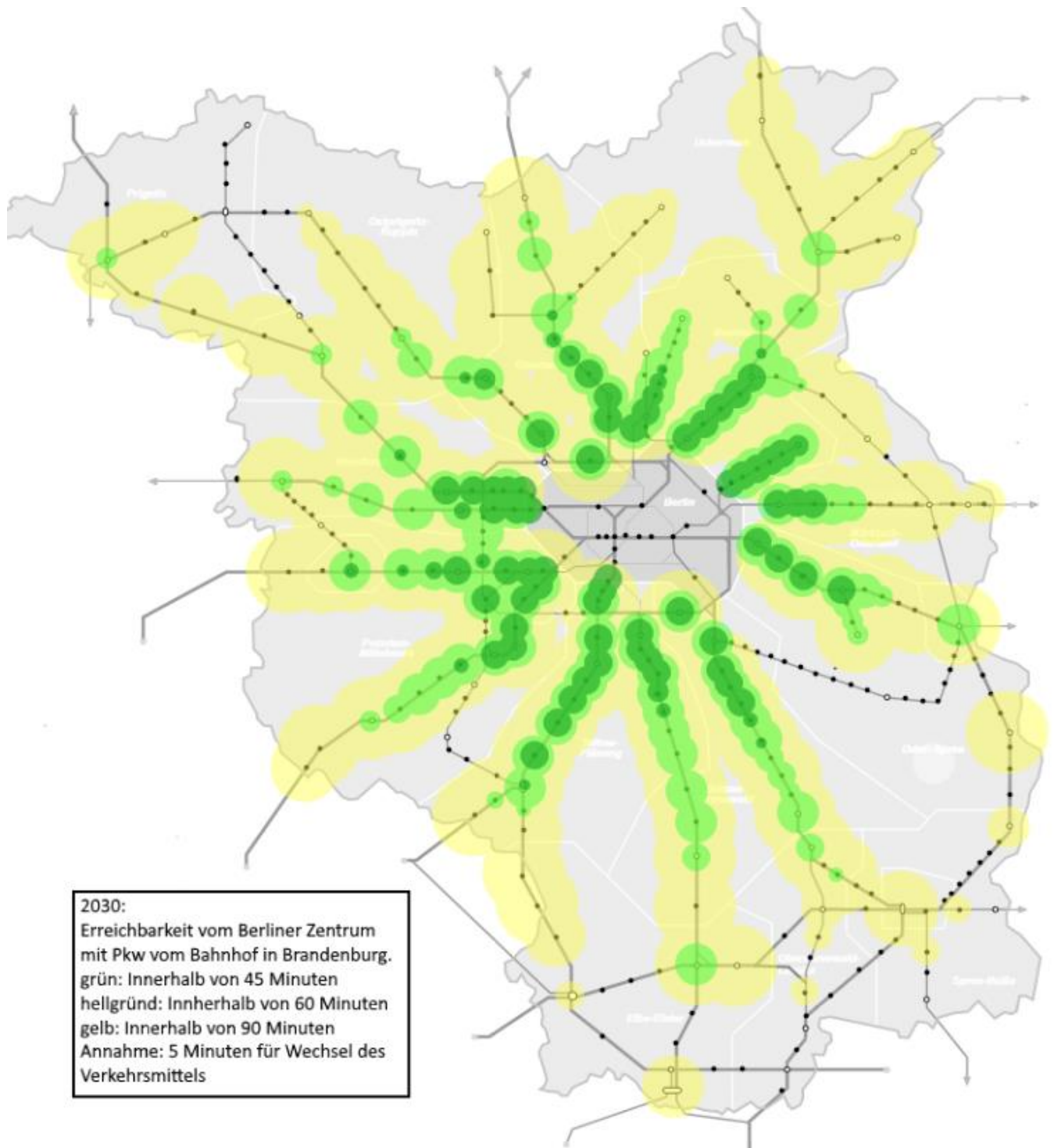
Direkter: Alle grünen Bahnhöfe bekommen neu eine bisher nicht vorhandene Direktverbindung ins Berliner Zentrum.



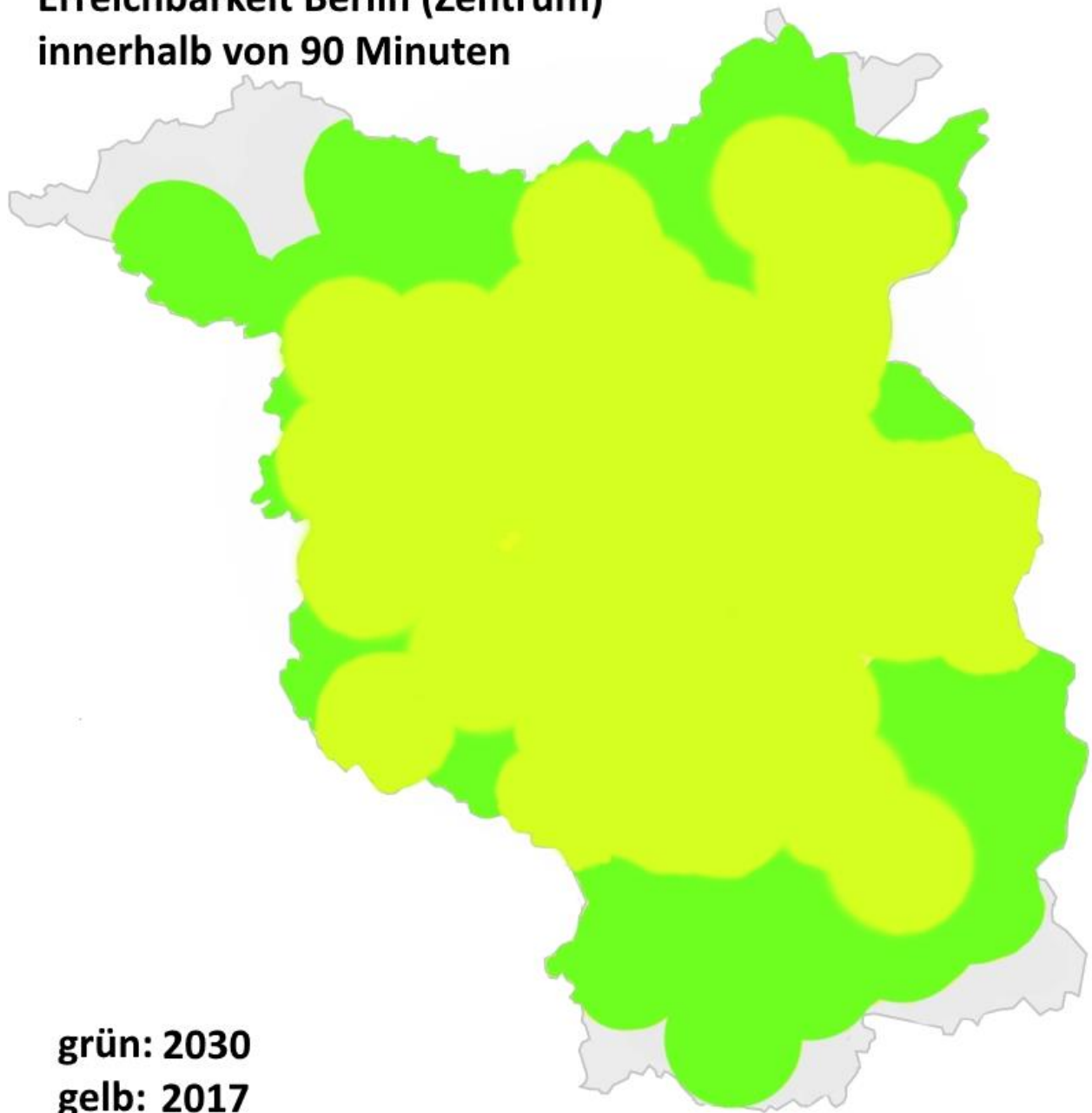
Erreichbarkeit vom Berliner Zentrum in 45, 60 oder 90 Minuten heute: Nicht schlecht, aber nicht gut genug.



Erreichbarkeit mit Netz 2030 vom Berliner Zentrum in 45, 60 oder 90 Minuten: Weitere Gebiete werden gut erreichbar.



**Erreichbarkeit Berlin (Zentrum)
innerhalb von 90 Minuten**



13 Fahrgelderlöse als Risiko und Chance für das Land Brandenburg

13.1 Struktur und Bedeutung der Fahrgasterlöse im SPNV im Land Brandenburg

Bis etwa 2012 wurde ein erheblicher Teil des SPNV im Land Brandenburg mit Verkehrsverträgen erbracht, die als sogenannte „Netto-Verträge“ gestaltet waren. Im Falle von Netto-Verträgen trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Risiko bezüglich der Höhe der Einnahmen aus Fahrkartenverkauf, das Land leistet einen vorher kalkulierten Zuschuss und hat kein Risiko, ob die Fahrkartenerlöse die von den Verkehrsunternehmen vor Angebotsabgabe kalkulierte Höhe tatsächlich erreichen. Die Verkehrsunternehmen sind Unternehmer in dem Sinn, dass sie die Preise durch Tarifierträge gestalten und durch Marketing und Angebote die Erlöse optimieren, sie sind also Unternehmer in dem Sinn, dass sie im Prinzip Preise festlegen und Verkehrsleistungen an Endabnehmer (Fahrgäste) verkaufen.

Seit 2012 wird der SPNV im Land Brandenburg mit Ausnahme der S-Bahn Berlin aufgrund von Verkehrsverträgen erbracht, die als „Brutto-Verträge“ konzipiert sind. Bei Brutto-Verträgen trägt der Aufgabenträger, also das Land Brandenburg, das Risiko bezüglich der Höhe der Einnahmen aus Fahrkartenverkauf. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen liefert alle Fahrkartenerlöse beim Aufgabenträger ab und erhält einen festen Preis für die Erbringung der Betriebsleistung. Die Verkehrsunternehmen werden vom Land mit Hilfe des VBB hinsichtlich der Preisgestaltung und der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund gesteuert, d.h. die Verkehrsunternehmen sind zwar Vertragspartner der Kunden und des Verkehrsverbundes, haben aber vor Preisänderungen und Änderungen der Einnahmeverteilung die Zustimmung des Landes einzuholen.

Durch die Umstellung auf Brutto-Verträge ist de facto das Land Brandenburg zum Unternehmer im SPNV geworden, der nicht nur das Angebot der Verkehrsunternehmen gestaltet, sondern auch die Preise festsetzt und das Marktrisiko, wie viele Fahrgäste fahren und welche Erlöse daraus entstehen, trägt. Der Aufgabenträger ist damit wirtschaftlich das eigentliche Verkehrsunternehmen, das sich für die Erbringung der Betriebsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Subunternehmen bedient. Die Verkehrsunternehmen haben darauf reagiert und alle eigenen Anstrengungen, am Markt Fahrkarteneinnahmen zu generieren und zu optimieren, eingestellt. Die früher für Marketing vorgesehenen personellen Ressourcen der Verkehrsunternehmen wurden abgebaut (oder im Fall neu beauftragter Unternehmen gar nicht erst aufgebaut). Marketing erstreckt sich auf die formale Ausgabe der im Verkehrsvertrag vorgesehenen Mittel für den Druck von Fahrplan-Faltblättern und ähnlichen Werbemitteln.

Die Erlöse aus dem VBB-Tarif und dem DB-Tarif (für Ländergrenzen-überschreitende Relationen) für den Regionalverkehr des Landes Brandenburg belaufen sich derzeit auf über 100 Millionen Euro. Eine genaue Zahl wird bisher nicht veröffentlicht, obwohl es sich dabei letztlich um Einnahmen des Landes Brandenburg handelt.

Ebenso wenig ist erkennbar, dass sich das Land Brandenburg in angemessener Weise wie ein Unternehmer verhält, was die Optimierung der Erlöse durch entsprechende Steuerung von Preisen/Sonderangeboten und Marketing-Aktionen angeht.

13.2 VBB-Tarif und Einnahmeverteilung

Der VBB-Tarif, der in der Grundstruktur auf die Anfangszeit in den 1990er Jahren zurückgeht, ist deutschlandweit immer noch eines der „modernsten“ Tarifsyste mit einer weiten Flächenausdehnung in Brandenburg. Damals „modern“ war die feingliedrige (und damit komplizierte) Tarifbildung im Einzelfahrkartentarif im Land Brandenburg, die mit einer sehr einfachen Bedien-Oberfläche für den Kunden (Eingabe von Start und Ziel) kombiniert ist. Zusammen mit den einfach strukturierten Städtetarifen (Potsdam, Berlin, Brandenburg, Cottbus, Frankfurt) und einem ebenfalls einfach strukturierten Zeitkartentarif (nach Landkreisen, mit/ohne Berlin) ist ein damals optimales System entstanden.

„Modern“ war das System 1998, weil die damals modernsten Verkaufsgeräte (Automaten, Handheld-Geräte und Bus-Geräte) einen komplizierten feingliedrigen Einzelkartentarif damals erstmals auch einfach für den Kunden verkaufen konnten.

Heute steht weitaus bessere Technik zur Verfügung, deren Möglichkeiten zur Tarifoptimierung im Sinne von „Gerechtigkeit“ und Steigerung der Ergiebigkeit in zahlungskräftigen Teilmärkten noch nicht genutzt wird. Eine Modernisierung des VBB-Tarifsystems aufgrund der heute vorhandenen technischen Möglichkeiten erscheint notwendig. Sollte es zu einer Kreisgebietsreform kommen, ist ohnehin die derzeitige Grundlage des Zeitkartentarifs, die Kreisgliederung, entfallen.

Dazu mehr im folgenden Teil.

Die VBB-Einnahmen sind nicht Einnahmen des jeweiligen Verkehrsunternehmens bzw. des dahinter stehenden Aufgabenträgers, sondern logischerweise Verbundeinnahmen, deren Aufteilung in Einnahmeverteilungsverträgen geregelt ist.

Hierbei ist festzustellen, dass das Land Brandenburg für die vom Regionalverkehr erbrachten Verkehrsleistungen je Leistungseinheit (Personenkilometer) geringere Erlöse zugeteilt bekommt als städtische Verkehrsunternehmen/Aufgabenträger bzw. die Berliner S-Bahn, die BVG und das Land Berlin. Im Land Brandenburg ist der SPNV die „Lokomotive“, die einen erheblichen und qualitativ gehobenen Teil der Leistungen erbringt, aber unterdurchschnittlich dafür vergütet wird. Da es sich beim kommunalen ÖPNV und die von ihm erbrachte Zubringerleistung um einen „guten Zweck“ handelt, mag das Land das tolerieren, es ist aber notwendig, für strukturelle Entscheidungen auf diesen Tatbestand hinzuweisen.

Als neutrale Institution, die die Einnahmeverteilungsverträge managt und die Vorschläge zu deren Weiterentwicklung erarbeitet, fungiert die VBB GmbH, die jedoch die Interessen der anderen Gesellschafter, nämlich dem Land Berlin und der Landkreise, zu beachten hat. Der Aufgabenträger Land Brandenburg ist von seiner personellen Ausstattung und Kompetenz her nicht in der Lage, wirklich als „Unternehmer“ zu fungieren, Preise richtig festzulegen, das Marketing und Sonderangebote entsprechend zu steuern und so das Angebot am Markt bestmöglich zu platzieren. Vor allem gibt es niemand, der in den Verhandlungen zur Fortschreibung der Einnahmeverteilung auch die Interessen des Aufgabenträgers Land Brandenburg gegenüber Berlin und den Landkreisen durchsetzen kann; die Verkehrsunternehmen haben aufgrund der Brutto-Verträge daran kein Interesse, die VBB GmbH hat (auch) andere Interessen.

13.3 Bisherige Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für Vertrieb und Tarifbildung

Bei der Beschreibung der Situation bezüglich der Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für den Fahrausweis-Vertrieb ist erst einmal festzustellen, dass bisher nur der Ansatz verfolgt wurde, den Tarif in seiner bestehenden Struktur über technisch neue Wege zu verkaufen. Der eigentlich sinnvollere Ansatz, der 1998 gewählt worden war, eine zukunftsweisende neue Tarifstruktur an den technischen Möglichkeiten auszurichten, ist bisher nicht verfolgt worden. Dabei bietet die heute verfügbare Technik des Vertriebs hervorragende Möglichkeiten für eine „gerechtere“ und ergiebigere Tarifstruktur, die dann auch zielgruppengenaue Sonderangebote ermöglichen könnte.

Für den Verkauf des bestehenden Tarifs sind folgende neue Wege beschritten worden:

13.3.1 Mit erheblicher öffentlicher Förderung wurde die sog. VBB-FahrCard eingeführt, eine Smartcard für Zeitkarten-Nutzer mit einer heute 10 Jahre alten Technologie und unter Nutzung der VDV-Systematik. Nur für Nutzer von unpersönlichen Zeitkarten hat diese Karte einen Vorteil: Anders als beim Verlust einer unpersönlichen Papier-Fahrkarte, die von einem unehrlichen Finder genutzt werden kann und deshalb für den rechtmäßigen Nutzer bei Verlust nicht ersetzbar ist, kann die SmartCard bei Verlust gesperrt und für den Kunden neu ausgestellt werden.

Dieser Vorteil wird mit einem gewaltigen Aufwand für die Ausrüstung aller Kontrollstellen und die Ausgabe der entsprechenden SmartCards erkaufte.

Die Umstellung aller persönlichen Zeitkarten, insbesondere der Schülertickets, ist noch nicht erfolgt und wird weiteren großen Aufwand bedeuten, ohne dass dem wirklich ein Nutzen gegenüber steht.

Nur die Tatsache, dass das Projekt mit erheblichen Mitteln gefördert wurde, verhindert derzeit den kontrollierten Projektabbruch, d.h. Weiterführung der schon eingeführten Nutzung für unpersönliche Zeitkarten (die einen Nutzen bringt) und Verzicht auf die wenig sinnvolle Umstellung der persönlichen Zeitkarten.

13.3.2 Die Deutsche Bahn AG hat mit erheblichem Aufwand seit 2007 versucht, die Region Berlin/Brandenburg als Musterregion für ein System mit der Bezeichnung Touch&Travel aufzubauen. Dieses Vertriebssystem basierte bereits auf Smartphones. Es krankte daran, dass es auf die Nutzung von Normalpreisen im Gelegenheitsverkehr ausgelegt war, parallel aber im DB-Fernverkehr dieser Bereich weitgehend zu Sparpreisen abwanderte, die das System nicht verkaufen kann. Vor kurzem wurde das Projekt Touch&Travel eingestellt.

13.3.3 Seit 2012 werden VBB-Tickets per App aufs Handy über das „Handy-Ticket Deutschland“ verkauft; die Systemanwendung auf den VBB-Tarif wurde von VBB und OVG gemeinsam entwickelt. Das System ist bis heute klaglos in Betrieb; die Nutzung ist aber relativ gering, da andere Verkehrsunternehmen das System nicht bewerben und der VBB GmbH keine Mittel für eine aggressivere Bewerbung zur Verfügung stehen. Andere Regionen, die beim Handy-Ticket Deutschland mit dabei waren, springen inzwischen teilweise wieder ab, sodass die Idee, daraus ein deutschlandweit übliches System zu entwickeln, nicht realisierbar ist.

13.3.4 In offenkundiger Konkurrenz (!) zu dem VBB/OVG-Projekt hat danach auch die BVG eine App mit Verkauf von Handy-Tickets entwickelt und eingeführt.

13.3.5 Die Deutsche Bahn AG hat verkauft seit kurzem über ihre App „DB Navigator“, die in Deutschland weit verbreitet ist und rege genutzt wird, auch den VBB-Tarif. Damit ist erstmals eine

bundesweit eingeführte Mobiltelefon-Verkaufsmöglichkeit für eine große Zahl von Kunden gegeben. Technisch ist der Link vom Bahn-Verkaufssystem noch verbesserungsbedürftig, da nur die Fahrtstrecke, nicht aber die Angaben zu den Personen und deren BahnCards automatisch in das VBB-Fahrpreisangebot „übersetzt“ werden. Trotzdem ist es aufgrund der weiten Verbreitung der DB-App der bisher aussichtsreichste Ansatz zum Schritt des VBB-Tarifs in die „Smartphone-Welt“.

Hier wird erkennbar, welche Nachteile es hat, wenn in Sachen Tarif und Vertrieb auf Seiten des Regionalverkehrs im Land Brandenburg kein engagierter Unternehmer steht, sondern öffentliche Verwaltungen, ein nur teilweise vom Land kontrollierter Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen mit anderen Interessen als Steigerung der Erlöse aus dem Regionalverkehr.

Es ist höchste Zeit, dass das Land als Aufgabenträger das Heft in die Hand nimmt, ein neues Tarifsysteem konzipiert bzw. von Partnern, die nur dem Land verpflichtet sind, konzipieren lässt, und darauf aufbauend eine neue Vertriebslandschaft auf der Basis von Smartphone-Anwendung aufbaut.

13.4 Handlungsbedarf bei der Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für Vertrieb und Tarifbildung

Der VBB-Tarif war bei der Einführung Ende der 1990er Jahre „modern“ in dem Sinn, dass er die damals vorhandene Technologie von Automaten und Hintergrundsystemen voll genutzt hat und den Tarifen in anderen Verbünden in Deutschland voraus war.

Heute bestehen weit mehr Möglichkeiten einer Tarifierung von ÖPNV-Leistungen.

Diese sind zu nutzen, um auch Gelegenheitsfahrer zu Dauer-Kunden zu machen. Während in Berlin die Strategie ist, möglichst viele Bürger zu Nutzern einer Umweltkarte mit voller Freizügigkeit zu allen Tageszeiten zu machen, wird in Kunst beim Tarif in Brandenburg darin liegen, einerseits von den Pendlern angemessene Beiträge zur Finanzierung des Gesamtsystems abzuverlangen, andererseits Gelegenheitskunden und Teilzeit-Arbeitenden attraktive Angebote zu machen. Dies wird mit modernen Technologien möglich.

14 Überlegungen zur Finanzierung

14.1 Verwendung der Regionalisierungsmittel für den SPNV – nicht für andere Zwecke

Die wesentliche Finanzierungsquelle für die Verkehrsangebote im SPNV sind die Regionalisierungsmittel, die vom Bund den Ländern bereitgestellt werden. Ab dem Jahr 2016 ist eine Neu-Bemessung (Revision) dieser Mittel vorgenommen worden; des Weiteren ist die Aufteilung auf die Länder stark verändert worden.

Bei der Neuaufteilung wurde dabei auf die tatsächlich im Jahr 2015 bestellten Zugkilometer und auf die Einwohnerzahl abgehoben. Das Land Brandenburg wird dabei gegenüber den anderen Bundesländern, vor allem den westlichen Bundesländern, bei der prozentualen Verteilung deutlich schlechter gestellt als bisher. Ursache ist die Einwohnerzahl einerseits, die zurückhaltende Bestellung von SPNV-Leistungen durch das Land andererseits. Durch die Verwendung eines nicht unerheblichen Teils der Regionalisierungsmittel für andere Zwecke als SPNV hatte das Land Brandenburg auch wenig Argumente, eine stärkere Berücksichtigung zu verlangen.

Wer spart, spart sich arm, denn: Nach der Revision ist vor der Revision. Wer in der nächsten Runde Ende der 2020er Jahre keinen Bedarf nachweisen kann, bekommt erneut tendenziell weniger. Deshalb: Bis 2030 sollte Brandenburg schon deshalb deutlich mehr SPNV-Leistungen bestellen, um sich nicht erneut in die Lage zu bringen, notwendigen Bedarf für zusätzliche Mittel nicht begründen zu können.

Seit Jahren hat Brandenburg aus den Regionalisierungsmitteln in erheblichem Maß andere Aufgaben als die Bestellung von SPNV-Leistungen finanziert. So wird der Schülerverkehr, der früher aus dem normalen Haushalt finanziert wurde, seit Jahren aus den SPNV-Regionalisierungsmitteln bezahlt, ebenso Investitionen in den (Straßen-) ÖPNV.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln ausgeführt, sind die Mittel für die Bestellung von SPNV-Leistungen gut angelegt, wenn sie die wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen durch Verbindungen für Pendler und Auszubildende deutlich verbessern und so die Strukturen stärken, Wegzug verhindern und Ansiedlung begünstigen. Für Leistungen des Straßen-ÖPNV sind daher wieder direkte Landesmittel einzusetzen.

Deshalb sollen perspektivisch wieder alle Regionalisierungsmittel in Brandenburg in den SPNV und in die Bestellung der für Brandenburg wichtigen Zugleistungen fließen. Der Hochlauf soll dabei entsprechend der technisch-betrieblichen Möglichkeiten bis Ende der 2020er Jahre erfolgen; zum Zeitpunkt der Diskussion über die Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel soll dann der Nachweis erfolgen, dass Brandenburg diese Mittel richtig verwendet und für den weiteren SPNV-Ausbau sogar mehr Mittel benötigt.

14.2 Zahlen, Daten, Fakten

Gegenwärtig bestellen die Länder Brandenburg und Berlin folgende Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (in Millionen Zugkilometer, 2015, Quelle: VBB Verbundbericht, Soll-Leistung):

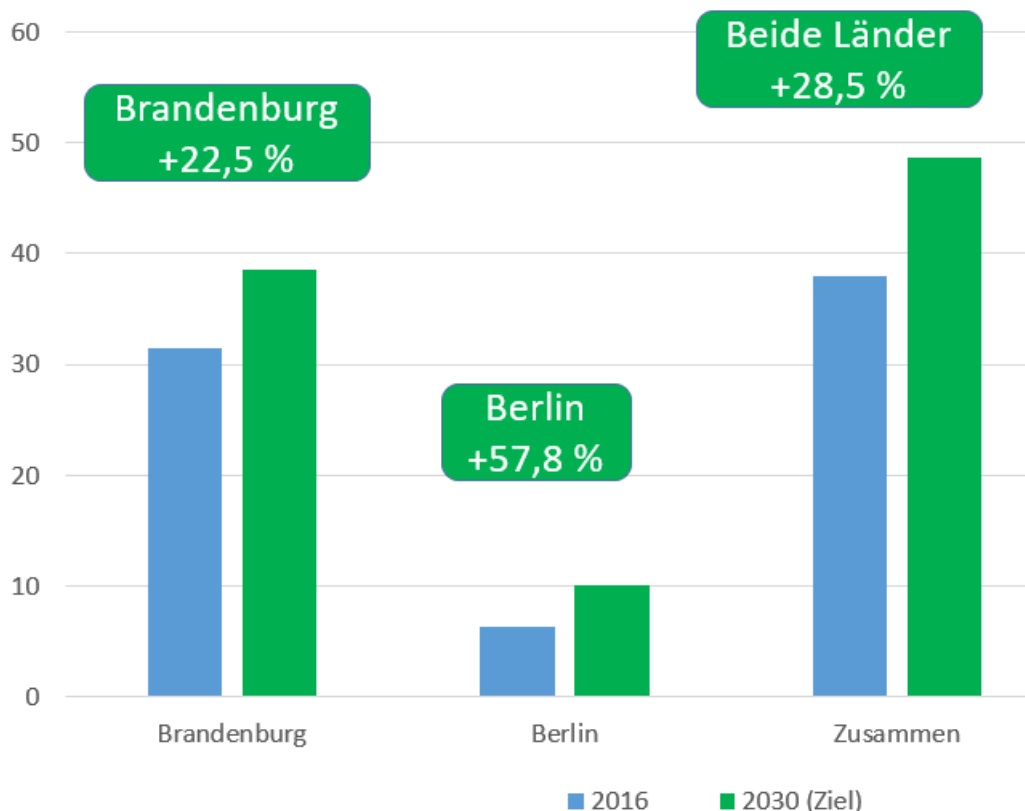
	Regionalverkehr	S-Bahn
Brandenburg	31,50	3,62
Berlin	6,43	29,26
Zusammen	37,93	32,88

Das neue Linien-Netz wie hier vorgestellt bedeutet für das Jahr 2030 Mehrleistungen im Regionalverkehr in etwa im folgenden Umfang:

Brandenburg	8,5 Mill. Zugkilometer/Jahr (+ 26%)
Berlin	4,0 Mill. Zugkilometer/Jahr (+62%)
Zusammen	12,5 Mill. Zugkilometer/Jahr (+ 33%)

Bei Einbeziehung der IC-Verbindungen entfallen von den 12,5 Mill. Zugkilometer reduziert sich die Mehrleistungen um ca. 1,7 Mill. Zugkilometer im Jahr, die von IC übernommen werden. Die Mehrleistungen betragen dann 10,8 Mill. Zugkilometer/Jahr (plus 28,5%) für beide Länder.

Bestell-Umfang Regionalverkehr in Millionen Zugkm



Es ist davon auszugehen, dass die Kosten des Betriebs recht genau im gleichen Maßstab steigen. Bei der Einbeziehung der IC-Linien in den VBB-Tarif ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Einnahmen dann bei DB Fernverkehr verbleiben und nicht dem Land zur Verfügung stehen.

Demgegenüber steht die Entwicklung der Regionalisierungsmittel für die Länder Berlin und Brandenburg (in Millionen €), die der Bund zur Verfügung stellt:

	Brandenburg	Berlin
2016	481,039	436,709
2017	478,190	440,334
2018	475,083	443,941
2019	471,709	447,543
2020	468,060	451,123
2021	464,126	454,686
2022	466,194	460,555
2023	468,177	466,489
2024	470,090	472,487
2025	471,911	478,540
2026	475,002	485,164
2027	478,052	491,873
2028	481,048	498,655
2029	484,008	505,533
2030	486,917	512,496
2031	495,682	521,721

Wichtig sind bei der Abschätzung der Finanzierung des Regionalverkehrs weitere wichtige Kennzahlen:

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr 2015: plus 2,7%
2. Entwicklung der Einnahmen im Verbundraum insgesamt 2015: plus 5,5%
3. Geleistete Personenkilometer im Regionalverkehr 2015: 2,92 Milliarden Pkm
4. Erlössatz (brutto) 2014 € je Personenkilometer im VBB-Tarif: 0,065-0,071 € / Pkm
5. Erlössatz € je Pkm brutto VBB-Tarif Regionalverkehr 2015 (Schätzung): 0,07 € / Pkm
6. Fahrgeld-Einnahmen netto Regionalverkehr BE/BB (Schätzung): 165 Mill. €

Quellen: 1. bis 3. VBB Bericht 2016, 4. MIL Antwort auf kleine Anfrage

Die Nachfrage wächst sehr dynamisch, 2015 um 2,7%. Selbst bei einer Abschwächung dieser Dynamik mit einem angenommen Zuwachs von nur 2% bedeutet das für das Jahr 2030 eine Steigerung gegenüber heute um rd. 35%, ohne dass dabei die Wirkung weiterer Angebotsverbesserungen auf die Nachfrage berücksichtigt ist.

Die letzten öffentlich verfügbaren Verwendungsnachweise der Regionalisierungsmittel stehen für 2011 (Berlin) und 2012 (Brandenburg) zur Verfügung:

Verwendungsnachweis der Regionalisierungsmittel Brandenburg 2012:

Für Bestellung von SPNV-Leistungen wurden nur 78,73% der Regionalisierungsmittel verwendet, nämlich ein Betrag von 318,49 Millionen €.

Verwendungsnachweis Regionalisierungsmittel Berlin 2011:

Für Bestellung von SPNV-Leistungen wurden nur 68,41% der Regionalisierungsmittel verwendet, nämlich ein Betrag von 260,72 Millionen €. Für Investitionen für die BVG wurden rd. 30,6% eingesetzt, nämlich 115,8 Millionen €.

Die Nachfrage nach Regionalverkehrsleistungen wird bis 2030 auch ohne deutliche Angebotsverbesserungen aufgrund des Strukturwandels in der Region um ca. 35% steigen, auch wenn sich die Entwicklung etwas abschwächt. Mit deutlichen Angebotsverbesserungen dürfte dieser Nachfragezuwachs je nach Entwicklung zwischen 50% und 100% liegen, entsprechend höhere Einnahmen sind aus dem Fahrkartenverkauf für den Regionalverkehr zu erwarten, selbst wenn die Fahrpreise künftig nur im Rahmen der allgemeinen Preissteigerungsrate steigen sollten.

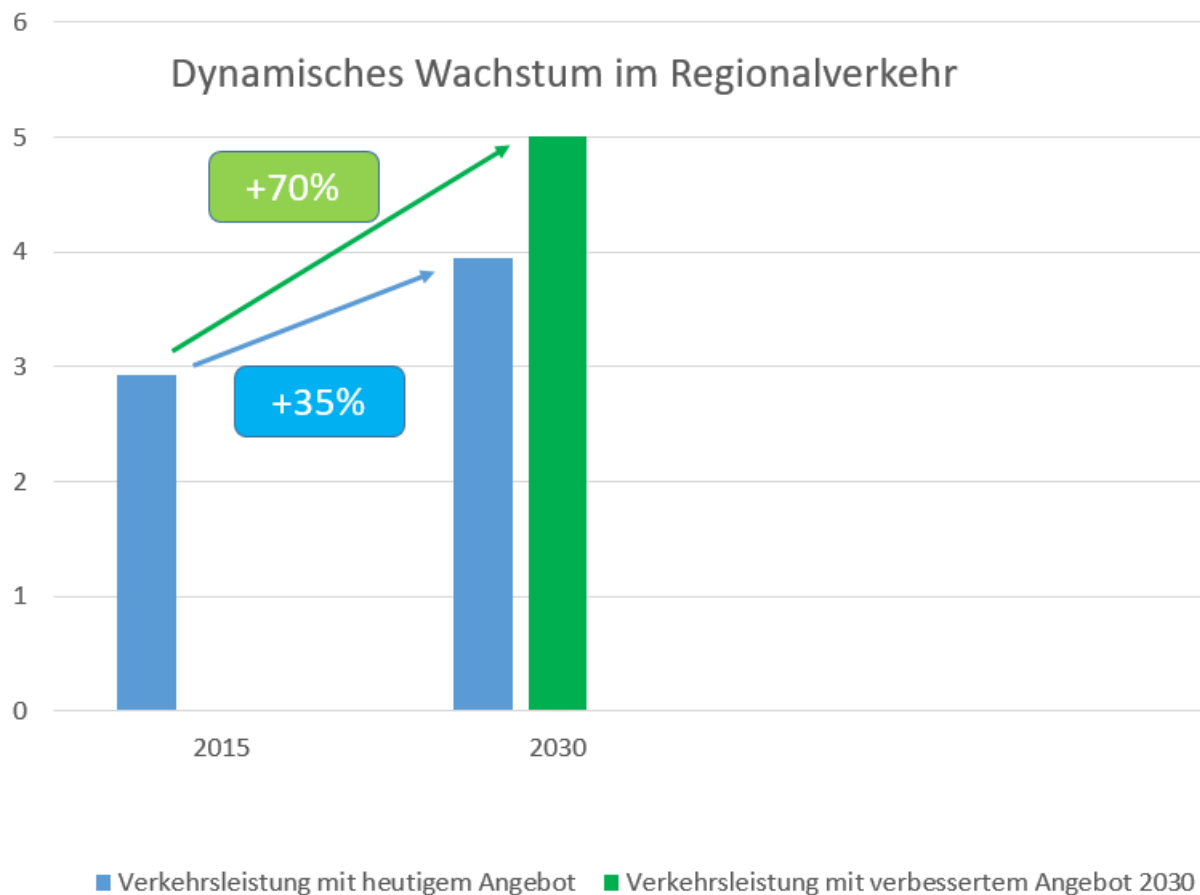
14.3 Finanzierung der SPNV-Mehrleistungen möglich

Die Revision der Regionalisierungsmittel bedeutet für Brandenburg eine ungünstigere Entwicklung als für die anderen, vor allem die westlichen Bundesländer. Allerdings: Während die künftig besser gestellten Länder heute ihre Regionalisierungsmittel für den SPNV verwenden, hat Brandenburg eine „Fehlverwendungsquote“ von über 20%, da daraus allgemeine ÖPNV-Aufgaben des Landes bzw. der Schülerverkehr (eigentlich ja eine Bildungs-Ausgabe) bezahlt werden.

Die Finanzierung der vorgeschlagenen Mehrleistungen im Regionalverkehr der Länder Berlin und Brandenburg bleibt jedoch voraussichtlich innerhalb des Rahmens, der durch die Regionalisierungsmittel vorgegeben ist, auch wenn die Leistungen um 28% ausgeweitet werden.

Allerdings muss Brandenburg sich dazu bekennen, diese Mittel auch für den SPNV auszugeben, und Berlin muss Verwendung von Regionalisierungsmittel für den BVG-ÖPNV etwas reduzieren. Im Falle Berlins fällt das dadurch leichter, da Berlin anders als Brandenburg in den Jahren 2016-2030 einen erheblichen Zuwachs an Regionalisierungsmitteln erwarten darf.

Eine Angebotsausweitung im Regionalverkehr bis 2030 um ca. 30% ist also ein absolut realistischer und notwendiger Entwicklungspfad. Bereits ohne Angebotsverbesserungen ist eine Steigerung der Nachfrage von ca. 35% zu erwarten. Durch die Angebotsverbesserungen aufgrund der Leistungsausweitung sind sogar Nachfragesteigerungen im Regionalverkehr jenseits der 50% bis hin zu einer Verdoppelung bis 2030 möglich.



In der Gesamtbilanz für das Land kann der Ausbau des Angebots im Regionalverkehr sogar ganz oder zumindest teilweise „selbstfinanzierend“ sein. Den höheren Betriebskosten sind dabei positive Effekte für den Landeshaushalt gegenzurechnen:

- Höhere Fahrgeldeinnahmen
- Höhere Steuereinnahmen durch mehr und besser verdienende Pendler sowie allgemeines Wachstum in gut erschlossenen Regionen
- Geringere Ausgaben zur Beherrschung von Schrumpfungsprozessen, die durch ein besseres Verkehrsangebot abgemildert oder vermieden werden können

Als Initialzündung ist aber notwendig, diese Planungen und Prognosen jetzt zu formulieren, die Infrastruktur den höheren Anforderungen anzupassen und die Entwicklung hin zu einer positiven „selbsterfüllenden Prognose“ zu initialisieren.

14.4 Finanzierung des Schülerverkehrs

Hinsichtlich des heute aus den Regionalisierungsmitteln bezahlten Schülerverkehrs bietet es sich an, nicht nur eine Veränderung der Finanzquelle vorzusehen, sondern eine einheitliche Verantwortung für Schulstruktur, Schul-Anfangszeiten und die damit verbundene Transportleistungen und Haushaltsmitteln bei den Landkreisen bzw. der Schulverwaltung zu etablieren.

Wenn es dazu notwendig sein sollte, Schülerverkehr und ÖPNV wieder teilweise trennen, so ist das zumindest in der Fläche möglich und sinnvoll, wenn die im Kapitel 5.3 beschriebene innovative Plattform zur Nutzung aller Mobilitätsangebote eingerichtet wird: Auch bedarfsgesteuerte reine Schulbusfahrten sind dann für andere Einzel-Nutzer zugänglich.

14.5 Berlin

Eine Unsicherheit besteht darin, dass die Verbesserungen im Regionalverkehr von und nach Brandenburg auch in Berlin Mehrleistungen erfordern, relativ sogar mehr als in Brandenburg.

Berlin ist allerdings von den negativen Wirkungen des Pendlerverkehrs auf der Straße stärker betroffen als Brandenburger Kommunen. Auch viele Stadtviertel in Berlin werden von den zusätzlichen Regionalverkehrsverbindungen profitieren.

Die Erweiterung des Radius um Berlin, der für Wohnungssuchende angesichts des angespannten Berliner Miet- und Immobilienmarkt für eine Ansiedlung in Frage kommt, bringt Berlin eine kleine, aber dringend notwendige Entlastung im Wohnungsmarkt. Bereits jetzt ist zu beobachten, dass der Leerstand an Wohnungen in Brandenburger Städten, die gut an Berlin angebunden sind aufgrund des Zuzugs aus Berlin in preiswerte Miet-Wohnungen in Brandenburger Städten deutlich zurückgeht, auch in gut angebundenen Berlin-fernen peripheren Städten. Insofern hat auch Berlin eine Motivation, den gemeinsamen Wirtschaftsraum Berlin/Brandenburg gut zu erschließen, um den Berliner Wohnungsmarkt zu entlasten.

Ebenso wie Brandenburg finanziert auch Berlin mit den Regionalisierungsmitteln allgemeine Aufgaben des Straßen-ÖPNV (in Berlin z.B. U-Bahn-Fahrzeuge). Die Ausgaben für die Berliner S-Bahn werden aufgrund der neuen Verkehrsverträge tendenziell steigen, auch wenn Mehrleistungen der Berliner-S-Bahn aufgrund der Fahrzeugsituation erst in der weiteren Zukunft möglich sind.

Umfangreiche politische Abstimmung ist in jedem Fall notwendig, um in Berlin ein stärkeres Engagement für den Regionalverkehr zu erreichen. Erleichtert wird dies dadurch, dass Berlin bei den Regionalisierungsmitteln deutlich besser gestellt ist als Brandenburg und einen steten Aufwuchs dieser Mittel bis 2030 zu erwarten hat.

14.6 Ausschreibungsverfahren für den Betrieb des Regionalverkehrs

In der Vergangenheit hat Brandenburg durch geschickte Strategie bei den Ausschreibungsverfahren relativ günstige Preise von Seiten der Verkehrsunternehmen realisiert.

Zum Dezember 2022 werden sehr umfangreiche Verkehrsverträge auslaufen. Der Vorlauf für eine Neuausschreibung mit neuen Konzepten und neuen Fahrzeugen ist etwa vier bis fünf Jahre, von der Veröffentlichung der Ausschreibung bis zur Betriebsaufnahme. Damit ist klar, dass eine Neuausschreibung alsbald erfolgen müsste, es sei denn, die bestehenden Verträge werden für einen Übergangszeitraum von 1-2 Jahren verlängert.

Die Länder Brandenburg und Berlin haben über den VBB die Neuausschreibung für Anfang 2018 angekündigt.

Problematisch ist dabei, dass Anfang 2018 auf keinen Fall die hier geforderte neue Konzeption des Regionalverkehrs mit der Option auf zahlreiche Mehrleistungen und der Nutzung neuer Technologien wie der Elektrofahrzeuge mit zusätzlichem Batteriespeicher abschließend feststehen wird.

Eine vorschnelle Festlegung auf das bisher gefahrene Konzept durch eine Neuausschreibung sollte unbedingt vermieden werden. Besser ist es, mit der Ausschreibung wesentlicher Teile des Netzes noch etwa zwei Jahre zu warten und erst dann diese Ausschreibung unter Berücksichtigung der Entwicklung, also mit der Option auf die zusätzlichen Mehrleistungen, die neue Linienstruktur und die Nutzung neuer Technologie durchzuführen. Für den Zeitraum von 2022 bis ca. 2024 können dann Übergangsverträge geschlossen werden, die nur den bis dahin umsetzbaren Teil der Umstrukturierung des Netzes berücksichtigen.

Darüber hinaus ist es für die Einführung einer völlig neuen Fahrzeuggeneration wie der batterieelektrischen Triebwagen sinnvoll, neue Modelle der Fahrzeugvorhaltung zu prüfen. Wenn die Industrie die Bereitstellung der Fahrzeuge über 30 Jahre zusammen mit der Instandhaltung übernehmen, hat die Industrie das Risiko, ob die neue Technik auch hält, was sie verspricht. Einige Hersteller präferieren solche Modelle mittlerweile gegenüber der klassischen Lieferung, wo nach einer Garantiezeit der Käufer der Fahrzeuge, ob Verkehrsunternehmen oder Besteller, das technische Risiko der Fahrzeuge übernimmt.

Gefahr: Durch ein „Weiter-so“ beim Ausschreibungswettbewerb werden Strukturen bis in die Zeit nach 2030 festgelegt. Schnelle Ausschreibungsverfahren machen es später sehr schwierig, neue Konzepte und neue Technologien einzusetzen und Verbesserungen für die Brandenburger zu erreichen.

Wie jeder Einkäufer sollte auch für das Land Brandenburg gelten: Erst nachdenken, was man wirklich braucht, und dann erst einkaufen. Es gilt, einen neuen Masterplan für den Regionalverkehr zu entwickeln, die beste Beschaffungsstrategie zu entwickeln und erst im zweiten Schritt dann auszuschreiben. Jedes andere Vorgehen verschwendet Geld und verhindert im schlimmsten Fall sogar, dass Zukunftschancen wahrgenommen werden kann.

14.7 Beschaffung und Finanzierung neuer Fahrzeuge für den Regionalverkehr

In der Vergangenheit war die Beschaffung der Fahrzeuge und der Finanzierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der Ausschreibungsverfahren überlassen. Dieses Vorgehen ist vorteilhaft, wenn Standardfahrzeuge zum Einsatz kommen und die für die einzelnen Linien benötigte Kapazität langfristig gut abgeschätzt werden kann.

Bei vielen Bestellern von Verkehrsleistungen im SPNV in Deutschland werden mittlerweile eine andere Formen der Fahrzeugfinanzierung bzw. Fahrzeugbereitstellung bevorzugt:

- Die Besteller sichern die Verwendung der Fahrzeuge bei der nachfolgenden Ausschreibung durch eine Wiedereinsatzgarantie, um die Finanzierung zu erleichtern. Sie sind dann an den Einsatz dieser Fahrzeuge über 20 oder mehr Jahre gebunden.
- Die Besteller beschaffen die Fahrzeuge direkt und stellen sie den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Ausschreibung zur Verfügung.
- Die Besteller beschaffen nicht die Fahrzeuge, sondern die Fahrzeugbereitstellung (einschließlich Instandhaltung) über die Lebensdauer der Fahrzeuge bei der Industrie.

Für innovative Fahrzeuge (z.B. Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie) oder in Fällen, wo sich der Einsatz im Laufe der Lebensdauer der Fahrzeuge erheblich ändern könnte, ist die dritte genannte Möglichkeit günstig. Alle Fahrzeug-seitigen Risiken werden über die Lebensdauer der Fahrzeuge von einem Partner übernommen, der diese Risiken tragen kann, da er sie auch durch entsprechende Konstruktion und Instandhaltung der Fahrzeuge beeinflussen kann.

Daher wird diese Beschaffungsform für alle Linien, bei denen die Fahrgastnachfrage in den nächsten 10-20 Jahren erheblich zunehmen wird, empfohlen. Die bisherige Vorgehensweise, die Bestellung von Verkehrsleistungen einschließlich der Bereitstellung von Fahrzeugen bei Verkehrsunternehmen, hat sich nicht bewährt, da eine flexible Anpassung an steigende Nachfrage so nicht möglich ist bzw. eine Anpassung nur mit schwieriger Vertragsanpassung möglich ist. Für innovative Fahrzeuge entstehen neue Risiken (z.B. Lebensdauer von Batterien), die im bisherigen Ausschreibungsverfahren nicht sinnvoll geregelt werden können.

Daher wird vorgeschlagen, dass das Land Brandenburg künftig die Fahrzeugbereitstellung bei Fahrzeugherstellern für 20-30 Jahre einkauft, wobei die Fahrzeughersteller auch die Instandhaltung zu übernehmen haben. Die Fahrzeuge werden dann im Rahmen von Ausschreibungsverfahren den Verkehrsunternehmen zur Leistungserbringung beigestellt. Bei dieser Vorgehensweise lässt sich der Fahrzeugeinsatz vom Land Brandenburg freizügig so gestalten, wie es der Fahrgastnachfrage entspricht.

15 Zusammenfassung

Schneller, öfter und direkter im Regionalverkehr – wirtschaftliche Impulse für ganz Brandenburg

Erfahrungen

Das seit 1994 aufgebaute Regionalverkehrs-Netz zeigt es: Die Städte und Orte in Brandenburg, die von Zügen schnell und häufig aus Berlin und Potsdam erreicht werden, haben eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Die Fahrgastzahlen insbesondere bei den „Pendler-Zügen“ nach Berlin steigen weiter von Jahr zu Jahr, ebenso die Fahrkarteneinnahmen. Auch ohne durchgreifende Verbesserung des Angebots wird die Nachfrage bis 2030 um mindestens 35% steigen.

Heute: Regionalverkehr unterfinanziert

Das Regionalverkehrs-Netz ist bei weitem nicht so gut, wie es sein könnte. Von den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verwendet das Land Brandenburg nur rund 80% für Regionalzüge und S-Bahnen, ein erheblicher Teil fließt entgegen der Intention des Regionalisierungsgesetzes in die Finanzierung des Schülerverkehrs und in den Straßen-ÖPNV, der dafür keine Landesmittel erhält.

Mit der heutigen Drosselung des Regionalverkehrs und des öffentlichen Verkehrs insgesamt durch Unterfinanzierung schadet das Land Brandenburg der eigenen wirtschaftlichen Entwicklung. Wenn die Städte und Vororte im Land schneller und öfter mit Berlin und Potsdam verbunden werden, kann die positive Landesentwicklung deutlich verstärkt werden.

Die Regionalisierungsmittel müssen mittelfristig komplett für Regionalverkehr und S-Bahn verwendet werden, der ÖPNV aus Landesmitteln gefördert werden!

Pendlerzahlen nehmen zu, zu viele sind auf Pkw angewiesen

Inzwischen pendeln bereits rd. 280.000 Menschen täglich zwischen Berlin und Brandenburg, davon rd. 200.000 Brandenburger nach Berlin. Viel zu viele sind wegen eines oft unzureichenden Angebots bei Regionalverkehr und S-Bahn noch auf den Pkw angewiesen. Weiter steigende Pendlerzahlen sind absehbar; es ist dringend erforderlich, den öffentlichen Verkehr so attraktiv zu machen, dass er in der Lage ist, mehr Pendler aufzunehmen. Davon profitieren auch diejenigen, die trotz aller Bemühungen weiter aufs Auto angewiesen sind, weil es weniger Stau und Stress gibt.

Mehr und schnellere Züge: Investition in wirtschaftliche Entwicklung

Werden vom Land Brandenburg die gesamten vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel vollständig für den Schienenverkehr verwendet, ist eine deutliche Verbesserung des Angebots möglich. Die damit finanzierten häufiger und schneller verkehrenden Züge nach Berlin sind eine lohnende Investition, um eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung zu fördern, die Voraussetzung für die Ansiedlung von Bürgern und Wirtschaftsunternehmen zu schaffen und den Einwohnern überall im Land die Teilhabe an der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Berlin/Brandenburg zu ermöglichen.

Pendler bringen wirtschaftliche Impulse in das Land Brandenburg, denn: Regionalzüge befördern nicht nur Personen, sondern auch deren Wirtschaftskraft, also Steuereinnahmen für Brandenburger Kommunen und Kaufkraft für die Brandenburger Wirtschaft.

Mehr und schnellere Züge sind schon deshalb notwendig, weil die Zustände in vielen Pendlerlinien zunehmend untragbar werden. Wer tagsüber arbeitet oder in der Ausbildung steht und dazu weite Strecken mit den Zügen des Regionalverkehrs zurücklegt, sollte morgens und abends in der Regel einen Sitzplatz vorfinden. Es ist nicht zumutbar, abends bei der Abfahrt in Berlin die erste halbe Stunde zu stehen, bis der Zug den Vorortbereich verlassen hat. Umgekehrt ist den Pendlern im Vorortverkehr ebenso wenig zumutbar, wenn in einem schon mehr als gut gefüllten Expresszug nur noch Stehplätze in den Türbereichen zur Fahrt nach Berlin verfügbar sind. Deshalb ist die heutige Vermischung des Vorortverkehrs mit dem Express-Verkehr in die weiter entfernt liegenden Städte kein Zukunftsmodell und behindert die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.

Neues Regionalverkehrs-Konzept

Die hier vorgestellte progressive Regionalverkehrs-Strategie wird die Verbindungen aus den Städten und Regionen im Land Brandenburg massiv verbessern. Zielvorgabe waren dazu die Forderung, alle Ober- und Mittelzentren schneller mit Berlin und Potsdam zu verbinden; auch die Städte, die relativ weit von Berlin entfernt sind, sollen in weniger als 90 Minuten erreichbar werden.

Der Vorortverkehr soll – wo immer möglich – vom Expressverkehr getrennt werden und in kürzeren Takten fahren, um den täglichen Kampf der Pendler um die Sitzplätze im Zug aufgrund der Vermischung von RE- und Vorortverkehr zu beenden.

Neue Technologie für mehr und schnellere Züge

Mehr Züge und kürzere Fahrzeiten erfordern auch die Nutzung neuer Technologien. Gerade Berlin/Brandenburg als Zentrum der deutschen Schienenverkehrs-Industrie steht es gut an, hier eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Zu den neuen Technologien, die innerhalb der nächsten 5-10 Jahre eingesetzt werden sollen, zählen insbesondere

- die Nutzung des neuen europäischen Signalsystems ETCS, um auf der Berliner Stadtbahn eine deutliche Steigerung der Zugzahlen bewältigen zu können, und
- der Einsatz der künftigen Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie, um heute noch mit Diesel betriebene Linien baldmöglichst elektrisch zu betreiben und bis in die Innenstadt von Berlin zu führen.

Ländlicher Raum: Bessere Verbindungen zu den Bahn-Halten

Moderne Technologie kann auch die Verbindung des ländlichen Raumes zu den Bahnhöfen des Regionalverkehrs entscheidend verbessern. Wo heute Busse, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen, meist nur eine sehr lückenhafte Verbindung darstellen, kann eine moderne elektronische Plattform, die neben dem Linien-Busverkehr auch alle alternativen Bedienformen, Bürgerbusse, Mitfahrdienste und neue Dienste ähnlich wie Uber, aber auch autonome Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr zugänglich machen. Es ist an der Zeit, in einem Pilotprojekt derartige Konzepte zu testen und die Notwendigkeit der Änderung des heutigen rechtlichen und organisatorischen Rahmens festzustellen, damit sich wirklich etwas zum Guten ändert für das „flache Land“.

Verbesserungen im Detail: Einbindung Fernverkehr und Verbesserung RegionalExpress

Auf das Angebot der DB Fernverkehr, eine künftige neue Intercity-Linie aus Richtung Magdeburg über Brandenburg (Havel), Potsdam und Berlin in den Spreewald und nach Cottbus einzurichten und für VBB-Fahrgäste zugänglich zu machen, sollte eingegangen werden. Diese Linie soll durch RE-Züge zwischen Brandenburg und Cottbus auf einen Stundentakt verdichtet werden. Dadurch werden die Fahrzeiten zwischen Brandenburg und Berlin sowie zwischen Cottbus und Berlin nochmals gegenüber dem heutigen RE-Verkehr verkürzt; Potsdam, Berlin und Cottbus sind erstmals auf einer schnellen Verkehrsachse direkt verbunden.

Die bisherigen RE-Züge bleiben teilweise erhalten und bedienen weitere Halte, die damit ebenfalls besser angebunden werden. Diese Züge fahren weiter nach Frankfurt (Oder), sodass auch Potsdam und Frankfurt weiter direkt verbunden bleiben.

Besonders schnelle RE-Verbindungen soll Frankfurt (Oder) erhalten, mit einem halbstündlichen Expressverkehr nach Berlin, mit Halt nur in Fürstenwalde und Erkner. Damit wird auch Frankfurt von Berlin aus deutlich schneller erreichbar.

Eine weitere neue IC-Linie plant die DB von Berlin nach Dresden mit Halt in Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain. Auch hier soll der VBB-Tarif im Land Brandenburg gelten, auch hier soll in ähnlicher Weise ein RE-Zug den IC-Verkehr auf einen Stundentakt verdichten. Neu soll dabei ein RE-Flügelzug nach Finsterwalde und Senftenberg die Möglichkeiten der schnelleren Verbindung in die Bundeshauptstadt über die ausgebaute Dresdener Bahn für weitere Städte und den Hochschulstandort Senftenberg erschließen.

Wittenberge soll dadurch profitieren, dass zumindest Pendler künftig Intercity-Züge nach Berlin mit VBB-Fahrausweisen nutzen können.

Metropol-Express: mehr Qualität und kürzere Takte rund um Berlin und Potsdam

Ganz besonders spürbar werden die Verbesserungen in den Pendlerverkehren in die Umland-Städte und Gemeinden von Berlin. Eine neue Zugkategorie „Metropol-Express“ soll besser die Aufgaben des Vorortverkehrs übernehmen, die heute von Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien mehr schlecht als recht erfüllt werden.

Metropol-Express-Linien (Arbeitsbezeichnung „MX“) sollen z.B. zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt von Nauen über Brieselang und Falkensee nach Berlin fahren, das Potsdamer Umland und Berlin ebenso schnell und häufig verbinden.

Weitere MX-Linien sind alle heutigen RB-Linien nach Berlin, wobei die Takte teilweise deutlich verdichtet werden.

Infrastruktur-Ausbau notwendig

Das Konzept liefert die Begründung für viele dringend benötigte Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen. Zurückhaltende Bestell-Politik des Landes hat bisher dazu geführt, dass Forderungen nach Infrastruktur-Ausbauten nicht überzeugend begründet werden konnten.

Im Bundesverkehrswegeplan sind Mittel für Kapazitätserweiterungen und für den Deutschland-Takt vorgesehen, deren Verwendung noch nicht festgelegt ist. Nur diejenigen Bundesländer, die Leistungsausweitungen und Verbesserungen im Sinne des künftigen Deutschland-Taktes planen, können berechtigt Forderungen auf Berücksichtigung stellen. Schon aus diesem Grund ist ein offensives neues Grundkonzept für den regionalen Schienenverkehr notwendig.

Konzept-Präsentation: Start der Diskussion

Mit der Vorstellung des Konzepts für einen deutlichen Ausbau des Regionalverkehrs bis 2030 beginnt eine Diskussion, die Unterfinanzierung und Vernachlässigung dieses wichtigen Hoffnungsträgers für das Land Brandenburg beenden soll.

Zunächst muss das Land Brandenburg mit dem nächsten Landesnahverkehrsplan einen mutigen Schritt vorwärts machen und einen langfristigen Ausbauplan vorlegen. Die Einigung mit dem Bund als Zuständigen für die Infrastruktur, mit dem Land Berlin sowie mit anderen Nachbarländern über die Details wird anschließend auf der Agenda stehen. Erst danach kann auf der Grundlage der dann abgestimmten Planung mit der Ausschreibung von Verkehrsleistungen begonnen werden.

Bis dahin können die laufenden Verkehrsverträge verlängert werden, möglicherweise sind Interims-Verkehrsverträge im Wettbewerb mit relativ kurzer Laufzeit zu vergeben.

Bestellung der Fahrzeugbereitstellung von der Industrie

Die langfristige Bestellung der Fahrzeugbereitstellung von Fahrzeugherstellern durch das Land Brandenburg ist dem bisherigen Verfahren, bei dem die Verkehrsunternehmen Fahrzeuge beschaffen, für Linien mit Unsicherheit hinsichtlich der Nachfrage und im Fall innovativer Fahrzeuge vorzuziehen.

Kein „Weiter so“ bei der Bestellung, neue langfristige Verträge erst nach sorgfältiger Planung

Langlaufende Verkehrsverträge können und dürfen in den nächsten Jahren nur vergeben werden, wenn die Anforderungen der Zukunft an Linien und Fahrzeuge durch eine langfristige Planung auf solider Basis abgesichert sind und die Nutzung neuer Technologien ausreichend geprüft und einbezogen ist. Schnellschüsse zur Festschreibung vorhandener Strukturen, die die Vernachlässigung der Bedürfnisse des Landes und seiner Bürger für Jahrzehnte festschreiben, sind zu vermeiden.