

Abschlussbericht

Moderation SPNV-Anbindung Wustermark



Ansprechpartner

Hans Leister
E-Mail hans.leister@innoverse.de
Tel.: 0162 956 9324

Name und Sitz

Innoverse GmbH
Rudolf-Breitscheid-Str. 31
14482 Potsdam

Geschäftsführer

Christian Arndt
Robert Kohl
Gil Dörr

Handelsregister

Innoverse GmbH
Amtsgericht Potsdam
HRB 28696 P

USt. ID. Nr.

DE304916601
Finanzamt Potsdam

Inhaltsverzeichnis

- 1. Auftrag und Ausgangssituation**
- 2. Ablauf und Vorgehensweise**
- 3. Faktensammlung**
- 4. Vertiefende Prüfung von Lösungsmöglichkeiten**
- 5. Empfehlungen der Moderation**

In der Landeshauptstadt Potsdam wird ein großer Bedarf nach einer Verbesserung der Verkehrsverbindungen aus den Entwicklungsgebieten im Norden und Westen der Landeshauptstadt, insbesondere vom Wissenschaftsstandort Golm, direkt nach Berlin gesehen. Damit soll der stauträchige Straßenverkehr durch Potsdam nach Berlin anders organisiert werden. Für die vom Schienenpersonenfernverkehr kaum bediente Stadt besteht außerdem schon lange der Wunsch nach einer umsteigefreien Schienen-Anbindung an den Bahnknoten Spandau.

Das Land Brandenburg will einen Teil der zu erwartenden Regionalverkehrsnachfrage aus dem Westen Potsdams, insbesondere aus Golm, in Richtung Berlin über Spandau leiten, da der Regionalverkehr Potsdam – Wannsee - Berlin bereits heute überlastet ist und vor einer Realisierung der Potsdamer Stammbahn auch wenig Möglichkeiten für eine wirksame Entlastung bestehen.

Die Verbesserungen der RE1 durch drei Züge je Stunde und Richtung, die für Dezember 2022 geplant ist, bedeutet, dass der heute zu den Hauptverkehrszeiten angebotene Halbstundentakt von Direktzügen Golm - Berlin auf einen Stundentakt reduziert werden muss (der dann allerdings ganztags angeboten wird). Damit wird die Führung von direkten Zügen von Golm über Spandau nach Berlin notwendig, um in der Summe das Angebot für Golm nicht zu verschlechtern.

Die ersten Planungen des Landes im Rahmen des Entwurfs des Landesnahverkehrsplans hatten dies aufgegriffen, sie sahen eine Weiterführung der Linie RB21 ab Priort nach Dallgow-Döberitz, Berlin-Spandau und weiter nach Gesundbrunnen unter Wegfall der Linie RB13 vor. Das hat aber zu massiven Protesten in der Gemeinde Wustermark geführt, da nicht mehr der Bahnhof Wustermark und auch nicht der Bahnhof Elstal, sondern ein neuer Haltepunkt am Außenring am Parkplatz des Outlet-Center (Arbeitsname Elstal-West) von der RB21 bedient werden sollte. (In der neuen Linienführung fährt die RB21 zwar am Bahnhof Elstal vorbei, das dabei genutzte Gleis hat jedoch keinen Bahnsteig.)

Kritisiert wurde insbesondere, dass der Bahnhof Wustermark statt zwei nur noch einen Zug je Stunde nach Berlin erhalten sollte, und dass die Fahrmöglichkeit nach Potsdam nur noch mit Zeitverlust durch Umsteigen gegeben sein sollte.

In Wustermark hat sich daraufhin eine Bürgerinitiative gebildet, die fordert, die neue durchgebundene Linie wie bisher (analog der heutigen Linien RB13 und RB21) über den Bahnhof Wustermark zu führen und damit auch in Elstal halten zu lassen. Die Einrichtung eines neuen Haltepunktes an der neuen Linienführung auf dem Gebiet der Gemeinde Wustermark in Höhe „Outlet-Center“ wird von Bürgerinitiative, Gemeinde und Landkreis abgelehnt.

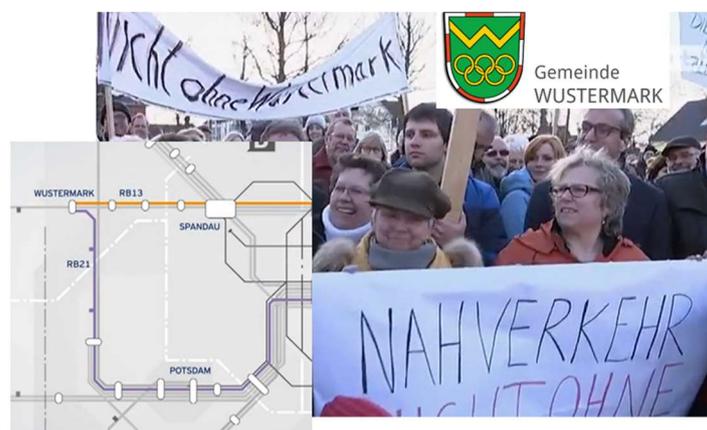


Abbildung 2: Protest in Wustermark (Foto: Mediathek RBB)

Der Ende 2018 von der Landesregierung beschlossene Landesnahverkehrsplan hält aus den genannten Gründen an der Durchbindung der Linie RB21 von Potsdam in Richtung Spandau fest, legt aber dabei den Halt in Elstal für diese Linie fest.

Nach einer Prüfung durch VBB und DB Netz AG wurde der Vorschlag der Linienführung von Potsdam über Wustermark nach Berlin als betrieblich nicht umsetzbar bezeichnet, ein Halt dieser Linie in Elstal sollte nach Aussagen von DB Netz jedoch mit einer Investition im niedrigen einstelligen Millionenbereich zur Anpassung der Stellwerkstechnik und dem Bau eines Bahnsteigs herstellbar sein.



Abbildung 3: Ausschnitt Liniennetz 2022 Landesnahverkehrsplan
(Quelle: Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018)

Die Bürgerinitiative hat das Ergebnis dieser Prüfung nicht akzeptiert, die kostengünstige Realisierbarkeit eines Bahnsteigs für die neue Fahrtroute in Elstal bezweifelt und weiterhin die Führung der Linie über Wustermark gefordert.

Die Formulierung zur Linienführung der RB21 in der endgültigen Fassung des Landesnahverkehrsplans lautet daher wie folgt:

RB21 stellt eine neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau u.a. mit Halt in Elstal her. Die Leistungen der bisherigen RB13 gehen darin auf. Der Bahnhof Wustermark wird durch den RE4 angebunden, wobei der RE4 mittelfristig auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden soll, sobald die infrastrukturelle Voraussetzung gegeben ist. Die Anschlussverknüpfung von RE4 und RB21 wird in Elstal hergestellt.

Sollte die zusätzliche Bahnsteigkante in Elstal noch nicht zur Verfügung stehen, wird die heutige Linienführung RB13 (Wustermark – Berlin) und RB21 (Wustermark – Potsdam) solange beibehalten.

Dass der Bahnhof Wustermark künftig nicht mehr von den Linien RB21 und RB13 bedient werden kann, hat bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LNVP zahlreiche Reaktionen – sowohl von Kommunen, Wirtschaft und Verbänden als auch von Bürgerinnen und Bürgern – hervorgerufen. Die künftige Bedienung des Bahnhofs Wustermark wurde im Rahmen der Abwägung der Stellungnahmen daher besonders intensiv diskutiert. Zielstellung war im Kontext der Abwägung eine Lösung zu erzielen, die einen möglichst großen Mehrwert für die gesamte Region gewährleistet. Die eingereichten Vorschläge wurden intensiv geprüft; im Ergebnis ist der Vorschlag einer Führung der Linie RB21 Potsdam – Wustermark – Berlin-Spandau aus

heutiger Sicht die zwar zu favorisierende, betrieblich jedoch nach derzeitigem Kenntnisstand nicht umsetzbare Variante. Um trotzdem eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu erzielen, wird ein Moderationsverfahren initiiert. Durch den wechselseitigen Austausch unter Einbeziehung der allgemeinen und individuellen Interessen sollen im Rahmen von moderierten Gesprächen mit allen Beteiligten mögliche Entwicklungen diskutiert werden. Eine neutrale Moderation soll dabei zur Lösungsfindung beitragen.

Damit ist gleichzeitig der Auftrag für die Moderation beschrieben.

2. Ablauf und Vorgehensweise

Durch den wechselseitigen Austausch über die Konflikthintergründe unter Einbeziehung der individuellen und allgemeinen Interessen der Teilnehmer sollte im Rahmen von moderierten Gesprächen eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung erzielt werden. Dabei sollten zunächst offene Fragen und Themen gesammelt werden (Konfliktanalyse), bevor deren Hintergründe und mögliche Lösungen in einem nächsten Schritt mit Fachleuten diskutiert werden (Konfliktlösung). Eine neutrale Moderation sollte eine offene Atmosphäre erzeugen und zur Lösungsfindung beitragen.

Entsprechend der Vorgabe beim Auftrag erfolgte zunächst eine vorbereitende Abstimmung mit dem Auftraggeber, um den Teilnehmerkreis beim Moderationsverfahren und andere Verfahrensfragen festzulegen. Als Teilnehmer wurden definiert:

- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
- Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH
- Gemeinde Wustermark
- Landkreis Havelland
- Bürgerinitiative „Nicht ohne Wustermark“
- DB Netz AG

In einem ersten Moderationstermin wurde mit den genannten Teilnehmern Einvernehmen darüber erzielt, dass ein wertschätzender und offener Umgang eine grundlegende Voraussetzung für eine erfolgversprechende Moderation darstellt. Dazu gehört auch die Verständigung darüber, bei Medienkontakten einer jeweils nach den Moderationsterminen abgesprochenen Linie zu folgen, sofern darüber Einvernehmen hergestellt werden kann. Zu Ablauf und weiterer Vorgehensweise machte die Moderation den folgenden Vorschlag, die von den Teilnehmern einvernehmlich akzeptiert wurden:

- Zusammenstellung von Fragenlisten zu den zu klärenden Sachverhalten bezüglich verkehrlicher Anforderungen, planerischen und betrieblichen Randbedingungen
- Zusammentragen aller relevanten Fakten in Beantwortung der Fragen-Listen
- Ggf. iterative Schritte zur Klärung aufkommender zusätzlicher Fragen
- Versuch einer Bewertung und Darstellung der Moderationsergebnisse durch die Moderation

Bürgerinitiative, Gemeinde Wustermark und Landkreis Havelland übermittelten an die Moderation im Folgenden umfangreiche Fragenlisten.

Die Moderation hat diese Fragenlisten zusammengefasst und in dieser komprimierten Form den Teilnehmern in einer weiteren Moderationsveranstaltung als Vorschlag vorgestellt. Nach dem Herstellen des Einvernehmens wurden die grundlegenden betrieblichen und verkehrlichen Fragen der DB Netz AG und dem VBB zur Beantwortung übergeben. Weitere Fragen wurden an Gemeinde und Landkreis gestellt.

3. Faktensammlung

Zur Beantwortung der grundlegenden betrieblichen Fragen wurde ein Arbeitstermin mit einem eingeschränkten Teilnehmerkreis (Ministerium, VBB und Bürgerinitiative) durchgeführt; der VBB hatte dabei vorab bei DB Netz Zuarbeiten in Auftrag gegeben. Dieser Arbeitstermin führte zu weiteren Fragen, die im Folgenden von DB Netz AG und VBB schriftlich beantwortet wurden.

DB Netz konnte nicht zustimmen, dass alle Teilnehmer alle Unterlagen schriftlich erhalten. Die Bürgerinitiative wurde jedoch in geeigneter Form informiert und hat sich mit diesem Verfahren bezüglich der betrieblichen Einzelheiten einverstanden erklärt.

Die anderen Fragen wurden von der Gemeinde, dem Landkreis und dem VBB schriftlich beantwortet.

In jedem Fall war festzustellen, dass alle Beteiligten ausgesprochen konstruktiv mitgearbeitet haben und keine „Mistöne“ während des Moderationsverfahrens festzustellen sind.

Grundlegende Fakten: Betriebliche und fahrplantechnische Fragen

Die Fachgespräche mit DB Netz AG ergaben, dass es tatsächlich keine den üblichen Regeln entsprechende Lösung dafür gab, eine neue Linie RB21 von Potsdam über Golm mit Bedienung des Bahnhofs Wustermark mit Kopfmachen nach Spandau zu führen.

Die bei der Fahrplanerstellung angewandte Regel ist dabei, die sog. „Nullsymmetrie“ einer Linie sicherzustellen. Danach ist es zum Auffangen der verlängerten Fahrzeit aufgrund einer Führung über Wustermark möglich, entweder

- die Fahrplanzeiten in Potsdam zu behalten und früher in Spandau abzufahren sowie in der Gegenrichtung dort später anzukommen, oder
- die Fahrplanzeiten in Spandau zu behalten und früher in Potsdam abzufahren sowie in der Gegenrichtung dort später anzukommen.

Beide Lösungen führten jeweils in einer Richtung zu Fahrplankonflikten, die tatsächlich nicht lösbar erscheinen. Grund dafür ist letztlich die unsymmetrische Infrastruktur der Gleisanlagen sowohl in Potsdam als auch in Spandau. Während bei symmetrischer Infrastruktur Fahrpläne von nullsymmetrischen Taktlinien entweder in beiden Richtungen oder gar nicht fahrbar sind, kann unsymmetrische Infrastrukturauslegung die Folge haben, dass nullsymmetrische Linien in einer Richtung fahrbar, in der anderen Richtung nicht fahrbar sind.

Eine mögliche Lösung in solchen Fällen kann es sein, die ansonsten nicht fahrbaren Linien bewusst unsymmetrisch zu gestalten.

Auch im Fall der RB21 ist eine konfliktfreie Lösung mit Führung über Wustermark unter Inkaufnahme längerer Fahrzeit durch Anpassung anderer Linien möglich, wenn von der Symmetrie bewusst abgewichen wird.

Konkret heißt das, dass die Züge der Linie RB21 dann früher in Potsdam abfahren, aber zur gleichen Zeit wie vorher in Spandau ankommen, in Spandau umgekehrt früher abfahren, aber zur gleichen Zeit wie vorher geplant in Potsdam ankommen.

Damit ist die RB21 nicht mehr nullsymmetrisch, sondern hat eine Abweichung von ca. 7 Minuten zur Symmetrie, sie hat aber die nötige Fahrzeitreserve erhalten, um eine Führung über Wustermark zu

erlauben. Die Abweichung von der Symmetrie hat jedoch Nachteile, auf die später zurückzukommen sein wird.

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass bei allen auf den nachfolgenden Seiten dargestellten Untersuchungsergebnissen zu Fahrplänen und Fahrzeiten bestimmte Randbedingungen berücksichtigt wurden. Diese sind deckungsgleich mit den im Rahmen des Vergabeverfahrens „Netz Elbe-Spree (NES)“ festgelegten Prämissen bezüglich

- vorhandener Infrastruktur
- betrieblicher Parameter, z. B. Bauzuschläge, Haltezeiten, Übergangszeiten
- Fahrzeugparameter
- Umfang/Gestaltung übriger Verkehre außerhalb „NES“, insbesondere
- dem je nach Betriebsstufe hinterlegten Fernverkehrsangebot der DB Fernverkehr AG

Für die erste Betriebsstufe wurde das von DB Fernverkehr an den VBB übergebene (weiterentwickelte) Konzept aus „VDE 8“ mit Stand 04/2017 verwendet.

Für die zweite Betriebsstufe wurde das von DB Fernverkehr an den VBB übergebene Konzept „Fv-Takt 202x“ mit Stand 09/2017 verwendet.

Letzteres befindet sich in intensiver Diskussion. Die Änderungen für den Raum Berlin/Brandenburg sind noch nicht im Detail bekannt.

Geänderte Eingangsgrößen, können auch andere Ergebnisse bezüglich der im Moderationsverfahren untersuchten Führung der RB 21 mit sich bringen (positiv wie negativ).

Eine endgültige Festlegung zur Führung der RB 21 in den Jahren ab 12/2022 kann letztendlich erst während der entsprechenden Netzfahrplanerstellung ab 04/2022 erfolgen.

Die auf dieser Grundlage formal konfliktfrei mögliche Fahrplangestaltung einer Linie RB 21 Potsdam-Spandau über Wustermark ist nachfolgend dargestellt.

Grundlegende Fakten: Verkehrsplanung

Innerörtlicher Verkehr Gemeinde Wustermark

Die Gemeinde Wustermark ist in einer verkehrlich besonders begünstigten Lage, durch die Autobahn A 10, die wiederum in alle Richtungen mit weiteren Autobahnen verbunden ist, durch die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße B 5 nach Berlin und Richtung Nordwesten, durch zwei leistungsfähige Bahnkorridore, die durch Gleisverbindungen verknüpft und an den großen Betriebsbahnhof Wustermark (ehemals bedeutender Rangierbahnhof der Metropole Berlin) angebunden sind, und durch den Havelkanal mit Hafenanlagen. Diese außerordentliche verkehrliche Lagegunst hat dazu geführt, dass sich Umschlaganlagen sowie Logistikunternehmen angesiedelt haben bzw. weiter ansiedeln und viele Arbeitsplätze entstanden sind bzw. weiter entstehen.

Gleichzeitig ist Wustermark aber auch ein zunehmend begehrtter Wohnstandort, durch die Nähe zu naturnahen Räumen einerseits und guter Verkehrsanbindung nach Berlin und Potsdam andererseits.

In der innerörtlichen Verkehrsgestaltung steht Wustermark allerdings vor großen Problemen. Die insgesamt fünf überörtlichen Verkehrsstränge (zwei Bahnstrecken, zwei Autobahnen und ein Kanal) sind für Fußgänger und Radfahrer nur an ganz wenigen Stellen zu überwinden, auch im motorisierten Straßenverkehr bedeuten sie im innerörtlichen Verkehr ebenfalls weite Umfahungsstrecken für Wege, die in Luftlinie viel kürzer sind. Dabei sind einige Kreuzungen und Kreisverkehre mit Staufahrt zu passieren.

Die Zerstückelung des Gemeindegebiets durch die genannten Verkehrswege ist auch der Grund dafür, dass die drei Bahnhöfe im Regionalverkehr, Wustermark, Elstal und Priort, - obwohl in Luftlinie nicht allzu weit voneinander entfernt - jeweils ihr ganz spezielles Einzugsgebiet haben und von den anderen Ortsteilen nur schwer erreichbar sind.

Das Angebot des Landes, für die Führung der Linie RB21 als Ersatz für die Bedienung des Bahnhofs Wustermark als vierte (!) SPNV-Zugangsstelle in der Gemeinde einen neuen Haltepunkt „Elstal West“ (am Outlet-Center) zu errichten, wird von der Gemeinde nicht befürwortet. Dieser Haltepunkt kann aufgrund der Verkehrswege von den Ortsteilen Wustermark und auch von Dyrotz von Fußgängern und Radfahrern nur relativ umständlich erreicht werden, ähnliches gilt für einen Busverkehr. Zudem hat sich die Gemeinde und der Landkreis längst darauf eingestellt, den Besuchern des Outlet-Centers (und des Freizeitparks „Karls Erlebnis-Dorf“) am Bahnhof Elstal einen Busverkehr anzubieten. Selbst der Betreiber des Outlet-Centers soll eine Bus-Anbindung über Elstal bevorzugen.

Neue Arbeitsplätze in Wustermark entstehen überwiegend außerhalb der Ortslage von Wustermark und Elstal, nördlich der Bahnstrecke Berlin-Hannover. Das Fehlen von attraktiven Fuß- und Radwegverbindungen von den Bahnhöfen und der Ortslage in diese Gewerbegebiete ist ein offenkundiger Mangel. Hierbei ist festzustellen, dass typischerweise die zusätzlichen neuen Arbeitskräfte für den Logistikbereich aus Berlin rekrutiert werden, weil die Arbeitskraftreserven im Landkreis dafür nicht ausreichend vorhanden sind.

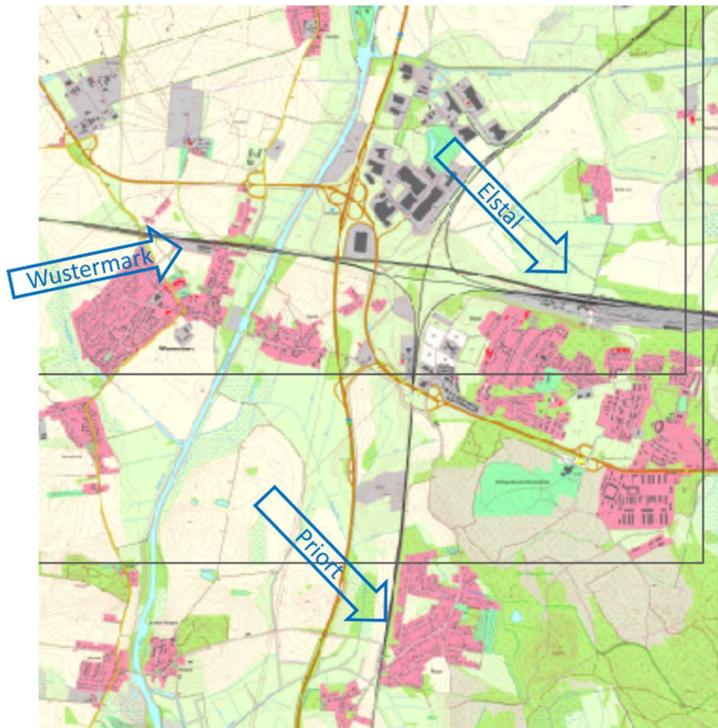


Abbildung 5: Lage der drei SPNV-Zugangsstellen in der Gemeinde Wustermark
(Quelle: LGB Landesvermessung und Geobasis Brandenburg)

Verkehrsbedeutung im Landkreis

Der Bahnhof Wustermark wird zunehmend in Anspruch genommen, um den an Wustermark angrenzenden Kommunen mit Bus, P+R, Fahrrad/ E-Bike eine Umsteigemöglichkeit in Richtung Berlin und Potsdam zu bieten. Neben den zahlreichen kleineren Ortschaften im Landkreis ist auch die Stadt Ketzin auf den Bahnhof Wustermark als leicht erreichbare und attraktive Zugangsstelle zur Fahrt nach Berlin und Potsdam angewiesen. Auch für die Stadt Nauen ist der Busanschluss über Wustermark eine attraktive Fahrmöglichkeit nach Potsdam.

Mit der Führung der RB21 „ohne Wustermark“ werden diese Umsteigeverbindungen unattraktiver, auch wenn in Elstal gehalten wird, weil sich die Busfahrzeiten nicht unerheblich verlängern und die Buslinien dabei staugefährdete Kreuzungen passieren müssen, während diese Busse heute nahe am Ortseingang von Wustermark den Bahnhof mit dem vollständigen SPNV-Angebot nach Berlin und Potsdam vorfinden.

Für den P+R-Verkehr gilt ähnliches: Für viele Quellgebiete von P+R-Verkehr ist eine Weiterfahrt nach Elstal zeitaufwändiger, stauanfälliger und sorgt für zusätzlichen Verkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Wustermark.

Die Kapazität und Qualität der Haltestellenanlagen, der P+R-Anlagen und der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof Wustermark ist heute nicht ausreichend.

Der Bahnhof Wustermark ermöglicht heute günstige Anschlüsse von Rathenow nach Potsdam und umgekehrt. Auch diese Verkehrsbeziehung ist in die Betrachtungen einzubeziehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ab 2022 die Anschlussverbindung von Rathenow über Brandenburg nach Potsdam weniger attraktiv wird und für Fahrgäste mit Zeitkarten einen höheren Tarif bedeutet.

Unmittelbare Nutzer des Bahnhofs Wustermark

Die unmittelbaren heutigen Nutzer des Bahnhofs Wustermark haben ihr Anliegen, dass sie eine Halbierung des Angebots Richtung Berlin und einen Wegfall der Linie nach Potsdam nicht akzeptieren wollen, ausführlich erläutert. Es wird an dieser Stelle darauf verzichtet, dies weiter zu vertiefen. Die Nutzung der anderen Zugangsstellen in Elstal und Priort ist aufgrund der ungünstigen Situation für Radfahrer und Fußgänger beim Übergang über Bahnlinien, Kanal und Schnellstraßen tatsächlich wenig attraktiv, auch wenn die Entfernung in der Luftlinie nicht allzu groß ist.

Grundlegende Fakten: Notwendige Infrastrukturanpassung für die Führung über Elstal ohne Wustermark

Wenn die Linie aus Potsdam nach Spandau auf dem schnelleren Weg und ohne Kopfmachen in Wustermark geführt werden soll, aber in Elstal halten soll, ist ein Umbau von Gleisanlagen im Bereich des Bahnsteigs Elstal und der Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante notwendig. Dieser Umbau ist möglicherweise vom Land Brandenburg zu finanzieren, da er aufgrund von Veränderungen bei den Regionalverkehrslinien notwendig wird und der Bund trotz seiner Gesamtverantwortung für das Bundesschienennetz auf die bereitgestellten Mittel für den SPNV als Finanzierungsquelle verweist.

Der Umbau der Gleisanlagen erfordert den Umbau des Stellwerks und der Leit- und Sicherungstechnik. Bei dem Stellwerk in Wustermark handelt es sich um eine elektromechanische Anlage älterer Bauart, die nicht mehr ohne weiteres änderbar bzw. erweiterbar ist, da dazu jahrzehntealte Technik aufwändig angepasst werden muss.

Derzeit ist unklar, wann diese veraltete Anlage ersetzt wird. Die DB Netz verfolgt derzeit ein (noch nicht vom Bund beschlossenes und finanziertes) Projekt, die Mehrzahl der veralteten Stellwerksanlagen zwischen 2025 und 2035 komplett zu ersetzen durch digitale Stellwerkstechnik („Digitale Schiene Deutschland“). Diese digitale Stellwerkstechnik würde dann die Anpassung von Gleisanlagen an neue Anforderungen vereinfachen. Im Fall von Wustermark ist aber heute nicht absehbar, ob und wann diese Betriebsstelle von einem solchen Projekt erfasst wird.

Für die Anpassung der alten Stellwerkstechnik ist von DB Netz ursprünglich ein Investitionsaufwand in niedriger einstelliger Höhe benannt worden. In Beantwortung der Fragen zur Faktenfindung im Zuge des Moderationsverfahrens wurde von DB Netz AG ein Investitionsaufwand von 13 Millionen Euro für den Stellwerksumbau angegeben, noch ohne den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs und Bahnsteigzugangs in Elstal, der mit Bahnsteigzugang und Lift ebenfalls mit einem Millionenbetrag hinzukäme.

Angesichts dieses deutlich höheren Aufwands und der möglicherweise nur kurzen Nutzungsdauer einer Umrüstung der alten Stellwerkstechnik (letzteres im Fall einer schnellen Realisierung der neuen digitalen Stellwerkstechnik) erscheint die Investition in Alt-Technik inzwischen ausgesprochen fragwürdig. Dies war zum Zeitpunkt der Formulierung des Landesnahverkehrsplan noch nicht bekannt und nicht erkennbar, da DB Netz anderes kommuniziert hatte.

4. Vertiefende Prüfung von Lösungsmöglichkeiten

Da eine Lösung für eine Führung der Linie RB21 über Wustermark konfliktfrei bei Veränderung anderer Linien gefunden wurde, ist vor einer Empfehlung dieser Lösung allerdings noch tiefergehend zu prüfen, ob diese Lösung und die damit notwendigen Änderungen anderer Linien nicht zu Nachteilen führen, die in der Summe die Vorteile für Wustermark überwiegen.

Alternativ soll daher auch dargestellt werden, wie eine Lösung „ohne Wustermark“ aussehen könnte, welche Anpassungen dafür notwendig sind und mit welchen Nachteilen dabei gerechnet werden muss.

In jedem Fall sollen die Beteiligten sich klar werden über Nebenwirkungen und Konsequenzen aller möglichen Lösungen.

Schließlich werden wir eine langfristige Lösung skizzieren, die alle Anforderungen optimal erfüllen könnte, aber erst mit Infrastrukturverbesserungen möglich wird.

4.1 Führung RB21 über Wustermark

- **Fahrzeitvergleich RB21 „mit Wustermark“ im Vergleich mit „ohne Wustermark“**

In Richtung Potsdam

Fahrzeitveränderung (Fahrt über Wustermark) im Vergleich zur Ursprungsvariante (Fahrt ohne Wustermark) in Minuten (- =Fahrzeitverkürzung, + = Fahrzeitverlängerung)

	Betriebsstufe 1 (Dez. 2022 bis Dez. 2025)	Betriebsstufe 2 (ab Dez. 2025)
B.-Gesundbrunnen-Dallgow Döberitz	-4	0
B.-Jungfernheide-Dallgow Döberitz	0	0
B.-Gesundbrunnen-Golm	0	0
B.-Jungfernheide-Golm	+4	0
B.-Spandau-Golm	+4	0
B.-Gesundbrunnen-Potsdam Hbf	0	0
B.-Jungfernheide-Potsdam Hbf	+4	0
B.-Spandau-Potsdam Hbf	+4	0

In Richtung Berlin-Spandau und Berlin-Gesundbrunnen

Fahrzeitveränderung (Fahrt über Wustermark) im Vergleich zur Ursprungsvariante (Fahrt „ohne Wustermark“) in Minuten (- =Fahrzeitverkürzung, + = Fahrzeitverlängerung)

	Betriebsstufe 1 (Dez. 2022 bis Dez. 2025)		Betriebsstufe 2 (ab Dez. 2025)
	6 Min.Wende Wustermark	5 Min.Wende Wustermark*	6 Minuten Wende Wustermark
Potsdam Hbf - B.-Gesundbrunnen	+15 **	+7	+7
Potsdam Hbf - B.-Jungfernheide	+8	+7	+7
Potsdam Hbf – B.-Spandau	+8	+7	+7
Golm – B.-Gesundbrunnen	+14**	+6	+7
Golm – B.-Jungfernheide	+7	+6	+7
Golm – B.-Spandau	+7	+6	+7
Dallgow Döberitz - B.-Gesundbrunnen	+7**	+0	-1
Dallgow Döberitz – B.-Jungfernheide	+0	+0	-1

- * Die Realisierbarkeit einer Wende in Wustermark in 5 Minuten muss mit dem Betreiber erst noch geklärt werden.
- ** Möglicherweise um 7 Minuten reduzierbar, abhängig von anderen Netz-Nutzern.

Eine Führung der RB21 über Wustermark führt im Endzustand (Betriebsstufe 2 ab Dez. 2025) nur in einer Richtung (Richtung Berlin) zu einer Fahrzeitverlängerung. Die Fahrten Richtung Potsdam sind trotz Fahrt über Wustermark ohne Fahrzeitverlängerung durchführbar.

Für die Betriebsstufe 1 ist für die Fahrten Richtung Berlin bei der Feinplanung für den Fahrplan 2023-2025 nochmals zu prüfen, ob der Trassenkonflikt mit einer Zugfahrt eines anderen Verkehrsunternehmens noch besteht oder dieser ggf. durch Verringerung der Wendezeit in Wustermark um eine Minute auf 5 Minuten beseitigt werden kann.

Reisezeitvergleich RB21 „mit Wustermark“ mit alternativen Umsteigeverbindungen (nach Fahrplan 2019, Angaben in Minuten)

Beispiel Richtung von Potsdam/Golm nach Berlin:

	Fahrplan 2019	Betriebsstufe 1 (Dez. 2022 bis Dez. 2025)		Betriebsstufe 2 (ab Dez. 2025)
		6 Minuten Wende Wustermark	5 Minuten Wende Wustermark	6 Minuten Wende Wustermark
Potsdam Hbf - B.-Gesundbrunnen	40 (über Berlin)	70	62	66
Potsdam Hbf - B.-Jungfernheide	32 (über Berlin)	57	56	59
Potsdam Hbf – B.-Spandau	29 (über Berlin)	49	48	50
Golm – B.-Gesundbrunnen	54 (über Potsdam)	58	50	54
Golm – B.-Jungfernheide	43 (über Potsdam)	45	44	45
Golm – B.-Spandau	47 (Potsdam); 50 (über Wustermark)	37	36	38
Dallgow Döberitz -Gesundbrunnen	28	29	22	24
Dallgow Döberitz – Jungfernheide	13	16	16	17

Der Fahrzeitvergleich zeigt sehr eindeutig, dass eine Verbindung von Potsdam Hbf nach Spandau/Jungfernheide/Gesundbrunnen mit Umsteigen über Berlin immer schneller sein wird, als direkt mit der RB21. Auch eine Linienführung der RB21 „ohne Wustermark“ mit 7 Minuten kürzerer Fahrzeit würde daran wenig ändern.

Die Verbindung von Golm nach Jungfernheide und Gesundbrunnen ist bei Fahrt der RB21 über Wustermark annähernd zeitgleich gegenüber einer Fahrt mit Umsteigen über Potsdam/Berlin. Bei Zeitgleichheit kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrgäste die umsteigefreie Verbindung der RB21 gegenüber einer Umsteigeverbindung über Potsdam/Berlin bevorzugen würden.

Die Verbindung von Golm nach Spandau mit RB21 ab Dezember 2022 ist in jedem Fall schneller als eine Umsteigefahrt über Potsdam/Berlin, auch mit der Linienführung über Wustermark.

- Andere Linien

Fahrzeitveränderungen anderer Linien infolge Linienführung RB21 über Wustermark in Minuten

	Betriebsstufe 1 (Dez. 2022 bis Dez. 2025)	Betriebsstufe 2 (ab Dez. 2025)
RE1 Potsdam Hbf-Brandenburg	+1 *	+1 *
RE8b Potsdamer Platz-Berlin Hbf	+2	0
RB10 Erhöhung Standzeit Spandau (Ri Nauen)	+3	-
RB10 Verringerung Wendezeit B.-Südkreuz	von 12 auf 9 Min.	-
RB20 Griebnitzsee-Golm	+1	+1
RB33 Reduzierung Standzeit P.-Pirschheide (nur Richtung Jüterbog)	-7	-7

* Bei einem von drei Zügen pro Stunde

Eine Linienführung der RB21 führt im Endzustand (Betriebsstufe 2 ab Dez. 2025) nur bei zwei Linien zu einer (vernachlässigbaren) Fahrzeitverlängerung von einer Minute. Lediglich in Betriebsstufe 1 (Dez. 2022-bis Dez. 2025) kommt es zu Fahrzeitverlängerungen bis zu 3 Minuten sowie einer Verringerung der Wendezeit der RB10 in Berlin Südkreuz. Diese Verkürzung der Wendezeit der RB10 in Südkreuz ist für die Betriebsstabilität grundsätzlich kritisch zu sehen, allerdings entsteht sie durch eine verlängerte Fahrzeit der RB10 um 3 Minuten in einer Richtung, die wiederum eine zusätzliche Fahrzeitreserve darstellt.

Gesondert zu betrachten ist hierbei die RB33 Potsdam-Jüterbog:

Bei der Analyse der Konfliktpunkte für eine Fahrt der RB21 über Wustermark hat sich herauskristallisiert, dass die RB21 hauptsächlich deshalb nicht ohne weiteres fahrbar ist, weil die RB33 (Potsdam-Jüterbog) auf ca. 3 km Länge vor Potsdam Hbf die Trasse der RB21 bei Fahrt über Wustermark blockieren würde. Die RB33 bekommt ab Dezember 2022 eine neue Linienführung, so dass dieser Konflikt neu entsteht. (Bisher verkehrt die RB33 von Jüterbog über Beelitz Stadt nach Berlin Wannsee.)

Die Detailbetrachtung der neuen Linie RB33 zeigt, dass die mit einer erheblichen Investition verbundene neue Linienführung der RB33 (Brückenneubau über Wetzlarer Bahn) zu einer Fahrzeit von Beelitz Stadt nach Potsdam Hbf von 33 Minuten (beide Richtungen führt). Im Vergleich dazu sei angemerkt, dass seit 01.01.2018 Montag bis Freitag eine neue Expressbuslinie X43 (PlusBus) von Beelitz nach Potsdam alle 60 Minuten mit einer Fahrzeit von Beelitz Bahnhof nach Potsdam Hbf von 32 bzw. 30 Minuten existiert.

Die lange Fahrzeit der RB33 entsteht auch durch eine Standzeit von 7 Minuten in Potsdam Pirschheide.

Dies hat zu dem Vorschlag geführt, die Trassen der RB33 und RB21 auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt vor Potsdam Hbf in einer Richtung zu tauschen. Im Ergebnis dessen ist dann einerseits die RB21 in beiden Richtungen über Wustermark fahrbar (auch wenn nicht mehr wie oben erwähnt nullsymmetrisch), andererseits kann die RB33 wenigstens in Richtung Beelitz/Jüterbog um 7 Minuten beschleunigt werden.

- **Anschlussveränderungen**

Potsdam Park Sanssouci:

Entfall Anschluss vom RE1 aus Brandenburg an RB21 nach Berlin Spandau/Gesundbrunnen alle 60 Minuten:

Bei Fahrt von Brandenburg nach Berlin Spandau muss neu über Berlin gefahren werden. Die Fahrzeit verlängert sich z.B. von Brandenburg nach Berlin Spandau von 63-64 Minuten (Umsteigen Park Sanssouci in RB21) auf 67 Minuten (Umsteigen in Berlin Charlottenburg in S-Bahn).

Fahrzeitverlängerung aus Richtung Brandenburg nach Golm um 7 Minuten (Betriebsstufe 1) bzw. 6 Minuten (Betriebsstufe 2)

Fahrzeitverlängerung von Götz, Groß Kreutz, Werder/H nach Marquardt, Priort, Wustermark um 53 Minuten

Potsdam-Rathenow

Durch die frühere Abfahrt der RB21 aus Potsdam Richtung Berlin verlängert sich bei Fahrt mit der RB21 und Umsteigen in Wustermark die Fahrzeit von Potsdam Hbf nach Rathenow um 7 Minuten (nur in dieser Richtung).

Die Gesamtreisezeit Potsdam-Rathenow über Wustermark beträgt heute 66 bzw. 70 Minuten (stündlich wechselnd). Ab Dezember 2022 in Betriebsstufe 1 „ohne Wustermark“ beträgt sie 71 bzw. 75 Minuten, im Fall „mit Wustermark“ steigt die Reisezeit (nur in dieser Richtung) weiter auf 78 bzw. 82 Minuten.

Die Reisezeit Potsdam-Rathenow über Brandenburg Hbf beträgt demgegenüber heute 72 Minuten, künftig voraussichtlich 78 Minuten.

Fazit: Die Umsteige-Relation Potsdam-Rathenow wird in jedem Fall mehr Zeitaufwand bedeuten als heute, im Fall „mit Wustermark“ wird dieser Nachteil größer.

- **Allgemeine Betriebsstabilität**

Grundsätzlich gilt, dass die Verknüpfung der beiden Engpass-Knoten Spandau und Potsdam mit einer durchgehenden Linie zu geringerer Betriebsstabilität führen kann. Beide Knoten bieten wenig Spielraum zum Abbau von Verspätungen. Dieses Problem besteht grundsätzlich und ist nicht durch den Halt in Wustermark hervorgerufen, kann allerdings durch geringere Fahrzeitreserven verschärft werden.

Darüber hinaus muss in Betriebsstufe 1 bei der RB10 (Berlin-Nauen) die Wendezeit in Berlin Südkreuz von 12 auf 9 Minuten verringert werden.

Demgegenüber stehen allerdings geringfügig längere Fahrzeiten bei der RB10 und anderen Linien, die wiederum der Betriebsstabilität dienen, als auch die Wendezeit von 6 Minuten in Wustermark (in Betriebsstufe 1 nur Richtung Potsdam), die in der Realität bei verspäteten Zügen reduziert werden kann.

Ein gewisses Rest-Risiko für die Betriebsstabilität der Lösung „mit Wustermark“ soll nicht verschwiegen werden.

Verkehrliche Auswirkungen auf Wustermark bei Entfall des Halts

Eine Führung der RB21 an Wustermark vorbei hat im Vergleich zum Jahresfahrplan 2019 folgende Auswirkungen auf die direkte Anbindung von Wustermark:

- Entfall von 10 Zugpaaren pro Tag zwischen Wustermark und Berlin Spandau/Berlin Jungfernheide (RB13) Montag bis Freitag
- Nur noch stündliche Anbindung nach Berlin (RE4)
- Entfall von 18 Zugpaaren pro Tag Montag bis Freitag und 9 Zugpaaren Samstag/Sonntag zwischen Wustermark und Potsdam (RB21)
- Verlängerung der Fahrzeit von Wustermark nach Potsdam von 33 auf 45 Minuten sowie Umsteigen in Elstal erforderlich

Diese Verschlechterung des Angebots dürfte nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage bleiben.

Fahrgastpotentiale

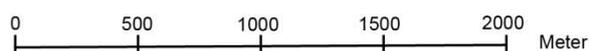
- Wustermark hatte Ende 2018 knapp 10.000 Einwohner. Seit 2014 beträgt der Bevölkerungszuwachs 11,6%. Perspektivisch sind 13.000 bis 14.000 Einwohner realistisch. Wustermark zählt zu den prozentual am stärksten wachsenden Gemeinden in Brandenburg. Dieser Entwicklung trägt auch der Flächennutzungsplan der Gemeinde Rechnung. Über rechtskräftige Bebauungspläne und Nachverdichtungspotentiale im Innenbereich sind allein in der fußläufigen südlichen Umgebung des Bahnhofs Wustermark in den nächsten Jahren über 250 bzw. im Radius von 2 Kilometern insgesamt 311 Wohneinheiten umsetzbar. Nördlich des Bahnhofs sieht der Flächennutzungsplan einen großflächigen Gewerbestandort vor.



Künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur im Umfeld des Bahnhofes Wustermark



Maßstab 1:45.000



Siedlungserweiterungsflächen im Flächennutzungsplan

- Nutzungsschwerpunkt Wohnen
- Nutzungsschwerpunkt Gewerbe
- Bahnhof Wustermark

Wohnungsneubaupotential

- Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungsplan
- Geltungsbereich rechtskräftiger Klarstellungssatzung (Innenbereich)
- 12 WE** Anzahl der möglichen Wohneinheiten

Abbildung 6: Entwicklungsgebiete Gemeinde Wustermark

Quelle: Gemeinde Wustermark

Laut Aussage des VBB würde sich bei einer Linienführung der RB21 über Wustermark ab Dezember 2022 für den Bereich Golm-Marquardt die Nachfrage um 19% sowie für den Bereich Elstal-Dallgow Döberitz um 15% bzw. 16% gegenüber der Linienführung „ohne Wustermark“ verringern (jeweils Montag bis Freitag).

Die Prüfung der prognostizierten Fahrgastzahlen war nicht Bestandteil der Bearbeitungen während des Moderationsverfahrens.

4.2 Führung RB21 ohne Wustermark

Eine Führung der RB21 „ohne Wustermark“ erfordert aus Sicht der Moderation:

- Deutliche Verbesserung der Verkehrserschließung für Fußgänger und Radfahrer, Nachqualifizierung einer direkten Fuß- und Radwegverbindung von Wustermark und Dyrotz nach Elstal, möglichst nahe an der Luftlinie und unabhängig vom Straßenverkehr,
- Deutliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Gewerbegebiete in Wustermark nach Elstal, die relativ aufwändig und umständlich ist und ohne weiteren großen Straßenausbau immer staugefährdet bleibt.

Selbst mit diesen Maßnahmen bleibt Elstal aber immer für die Fahrgäste eine schlechtere Verkehrsanbindung (ÖPNV und P+R) weiter Teile des Landkreises, als es die volle Bedienung des Bahnhofs Wustermark mit Ausbau der Bus- und P+R-Kapazitäten und attraktiven Fahrradabstellanlagen sein könnte.

Nicht zuletzt erfordert die Führung von Buslinien aus dem Landkreis zu den SPNV-Zugangsstellen ein deutlich komplizierteres, stauanfälligeres und für den Landkreis damit teureres Busliniennetz, wenn nicht der Bahnhof Wustermark, sondern Elstal als zentraler Umsteigeknoten vorgesehen wird.

4.3 Vorschlag für langfristige Lösung

Langfristig wird sich der Ausbauzustand des Bahnnetzes in der Region positiv verändern:

- Im Zuge von „Deutschland-Takt“ und des Ausbaus Berlin-Hannover wird voraussichtlich die Symmetrie des Bahnhofs Spandau hergestellt, die heutigen Einschränkungen durch die in den 1990er Jahren allzu sparsam und nicht fahrplanbasiert durchgeführten Baumaßnahmen entfallen dort.
- Im Zuge des Ausbaus der Strecke (Hannover-) Stendal-Berlin und die Ertüchtigung der Stammstrecke zur Aufnahme von elektrisch betriebenen Güterverkehr bietet sich an, auch den Bahnhof Wustermark und die Gleisanlagen am Bahnhof Elstal so umzubauen und zu erweitern, dass die Fahrmöglichkeiten optimiert werden und die Kapazität für Güter- und Personenverkehr gesteigert wird. Dafür wird zu gegebener Zeit ein Zielzustand benötigt, der alle künftigen Anforderungen berücksichtigt.
- Auch der Ausbau des Abschnitts Golm - Potsdam Park Sanssouci erscheint perspektivisch notwendig, ebenso die Erweiterung des Bahnhofs Golm durch ein Kehrgleis, falls dort Züge enden sollen.

Daher erscheint langfristig und unter der Annahme weiter steigender Verkehrsnachfrage langfristig folgende Lösung denkbar:

- Halbstundentakt der RE4 Berlin-Rathenow mit Knoten Wustermark zur vollen und halben Stunde,

- Führung einer Linie Potsdam-Golm-Wustermark in den Knoten zur halben Stunde,
- Führung einer schnellen Linie Potsdam-Golm-Spandau „ohne Wustermark“, ggf. sogar nonstop zwischen Priort und Spandau, um den Westen von Potsdam wirklich schnell und attraktiv mit Spandau und den nördlichen Bezirken Berlins zu verbinden.

Diese Lösung erfordert neben dem Ausbau des Bahnhofs Spandau auch den Ausbau von Wustermark zum Umsteigeknoten mit einem H-Bahnsteig (Mittelbahnsteig für die Linie RE4 mit innenliegenden Stumpfgleis(en) wendende Linien).

Eine solche Lösung erfordert gegenüber der geplanten Situation für eine durchgehende RB21 zwar etwas mehr Betriebsleistung, wäre aber ungleich attraktiver als alle Alternativen. Wustermark könnte so ein herausragender Umsteigeknoten werden, der nicht nur nach Berlin, sondern auch nach Potsdam und Rathenow optimale Fahrmöglichkeiten bietet und zudem die Umsteige Verbindung Rathenow-Potsdam besonders attraktiv herstellt.

Wenn eine solche Lösung vom Land für den ohnehin geplanten Ausbau der Strecke Stendal-Berlin ins Gespräch gebracht wird, könnte sie ohne bzw. ohne übermäßigen Aufwand seitens des Landes realisierbar werden.



Abbildung 7: Die eingleisige Brücke der Stammbahn Berlin-Stendal (rechts im Hintergrund) muss bei einem Ausbau der Stammbahn für den Güterverkehr ohnehin durch ein zweites Brückenbauwerk ergänzt werden. Dabei kann der Bahnhof Wustermark (Vordergrund) angepasst werden.

Foto: Innoverse

5. Empfehlungen als Ergebnis der Moderation

Vorab ist noch einmal ausdrücklich festzustellen, dass alle Beteiligten am Moderationsverfahren sich einerseits an die „Spielregeln“ gehalten haben und andererseits konstruktiv an der Suche nach Lösungen beteiligt haben. Besonders positiv hervorzuheben ist, dass die Fahrplanfachleute von DB Netz AG und VBB mit erheblichem Aufwand alle denkbaren Lösungen detailgenau untersucht haben.

Folgende Empfehlungen der Moderation werden daher zusammenfassend gegeben:

5.1 In der Summe einer Wertung erscheint die Führung der Linie RB21 über Wustermark entsprechend des unsymmetrischen Fahrplanvorschlags (siehe Abbildung 4) als mögliche Lösung. Mit der Betriebsstufe 2 ist dieser Vorschlag ohnehin naheliegend, da in einer Richtung der Fahrplan praktisch unverändert bleiben kann, auch bei einer Führung über Wustermark. Es wird empfohlen, diese Lösung im Dezember 2022 anzustreben und auf ihre verkehrlichen und betrieblichen Wirkungen in der Realität zu prüfen.

5.2 Für den Fall, dass der Fahrplanvorschlag aufgrund von heute nicht absehbaren Entwicklungen (siehe Einschränkungen seitens DB Netz, Seite 9) nicht durchführbar ist, stellt sich die Frage nach einer Rückfallposition, einer „zweitbesten Lösung“. Die abschließende Prüfung dieses Fahrplankonzepts für die Horizonte 2023 und 2026 konnte insoweit nicht Bestandteil der Bearbeitungen während des Moderationsverfahrens sein.

Für einen anderen Fall der Nicht-Realisierbarkeit macht der Landesnahverkehrsplan (LNVP) Aussagen zu einer solchen Rückfallposition: „Sollte die zusätzliche Bahnsteigkante in Elstal ... nicht zur Verfügung stehen, wird die heutige Linienführung RB13 (Wustermark-Berlin) und RB21 (Wustermark-Potsdam) ... beibehalten“. Diese Formulierung wollen die betroffenen Bürger in Wustermark auch angewandt wissen, wenn die jetzt gefundene Fahrplanlösung Potsdam - Spandau „mit Wustermark“ aufgrund von heute nicht absehbaren Fahrplankonflikten doch nicht zum Tragen kommen sollte.

5.3 Die Fahrzeitverlängerung der Relation Golm-Spandau-Gesundbrunnen erscheint noch akzeptabel. In der Relation von Potsdam Hbf nach Spandau und Gesundbrunnen ist auf absehbare Zeit die Verbindung mit der S-Bahn über Westkreuz bzw. Regionalverkehr über Berlin Charlottenburg ohnehin schneller und aufgrund des häufigeren Angebots attraktiver. In der Betriebsstufe 1 sollte in Wustermark in der Richtung Potsdam-Berlin Gesundbrunnen eine 5-Minuten Wende angestrebt werden, um zwischen Berlin Jungfernheide und Gesundbrunnen einen Trassenkonflikt mit weiterer Fahrzeitverlängerung zu vermeiden.

- 5.4 Zwar entstehen Nachteile bei anderen Linien durch geringfügige Fahrzeitverlängerungen, jedoch in einzelnen Fällen auch Vorteile. Bedenkenswert ist die Verlängerung der Umsteigeverbindung Potsdam-Rathenow (nur in dieser Richtung). Es sollte angestrebt werden, die Wartezeit mittels adäquater Wartemöglichkeiten gegenüber dem bisherigen baulichen Zustand zu verbessern.
- 5.5 Die Betriebsstabilität ist bei einer Verknüpfung der heutigen Engpässe Spandau und Potsdam nicht unproblematisch, das ist bei jeder Linienführung der RB21 Potsdam-Spandau gegeben. Dieses Risiko kann erst mittel- und langfristig durch Ausbau der Infrastruktur beseitigt werden. Eine Führung über Wustermark erhöht dieses Risiko, wenn dabei vorhandene Fahrzeitreserven aufgezehrt werden. Dies ist in der Betriebsstufe 2 der Fall, wo eine in einer Richtung vorhandene Fahrzeitreserve durch den Halt in Wustermark aufgezehrt wird.
- 5.6 Mittel- und langfristig können die hier aufgeführten Nachteile durch Ausbau des Netzes teilweise beseitigt werden. Insbesondere der Ausbau und Umbau des Bahnhofs Spandau und seiner Einfahrten ist notwendig, um in Spandau symmetrische Fahrpläne und mehr Kapazität zu ermöglichen. Für eine symmetrische Führung der RB21 wäre der Ausbau Wustermark-Elstal (siehe Abbildung 7) notwendig.
- 5.7 Als langfristiges Planungsziel für die teilweise ohnehin geplanten Ausbauten sollte der Vorschlag nach 4.3 ernsthaft geprüft werden.
- 5.8 Die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer auf dem Gebiet der Gemeinde Wustermark bei der Überwindung der Hindernisse, die die fünf Verkehrsachsen auf dem Gemeindegebiet darstellen, sind in jedem Fall deutlich zu verbessern. Das gilt vor allem auch für die Erschließung der Gewerbegebiete nördlich der Bahnstrecke Berlin-Hannover, die besser an die Bahnhöfe Wustermark und Elstal angebunden werden sollten.



Abbildung 8: Eine Verbesserung der Ortsteil-Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer in Wustermark ist notwendig. Foto: Innoverse

Die Wirtschaftsförderung Brandenburg erarbeitet derzeit unter Mitwirkung der Gemeinsamen Landesplanung ein Wirtschaftsentwicklungs- und Verkehrskonzept für den Standort Wustermark, dabei soll auch eine Perspektive für die innerörtlichen Verbindungen aufgezeigt werden. Kurze Fuß- und Radwegverbindungen zu den Bahnhöfen sollten dabei Berücksichtigung finden.

5.9 Für die überörtlichen Busverkehre und P+R-Nutzer müssen die Kapazitäten am Bahnhof Wustermark deutlich ausgebaut werden. Hierbei sollte auch ein Bus- und P+R-Terminal nördlich der Bahn mit direkter Zufahrt von der B5 und direktem Zugang vom Bahnsteig des Bahnhofs Wustermark untersucht werden.

Auch die überörtliche Anbindung der Gewerbegebiete und Bahnhöfe mit dem Straßen-ÖPNV sowie P+R-Anlagen sollte daher beim Wirtschaftsentwicklungs- und Verkehrskonzept für den Standort Wustermark (siehe 5.9) Berücksichtigung finden.



Abbildung 9: Die Schaffung neuer Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten sollte künftig mit besserer Erreichbarkeit der Bahnhöfe Wustermark und Elstal einhergehen, nicht nur über Busverkehr, sondern auch durch bessere Fuß- und Radweganbindung. Foto: Innoverse