LAND
BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung

#BrandenburgBewegen

Landesnahverkehrsplan 2023-2027

– Entwurf –

ENT-
WURF

BRANDENBURG BEWEGEN.
Landesnahverkehrsplan 2023-2027

Impressum

Herausgeber:
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg (MIL)
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
www.mil.brandenburg.de
https://brandenburg-bewegen.de

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Fachliche Koordination:
Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen

Twitter: MIL_Brandenburg
YouTube-Kanal: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Inhaltliche Bearbeitung:
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Center für Nahverkehr- und Qualiätsmanagement
Stralauer Platz 29
10243 Berlin
www.vbb.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Stand:
10. Mai 2022

– Entwurf –

Satz und Layout:
kontur werbeagentur GmbH
Albrechtstraße 18
10117 Berlin
www.kontur-bb.de

kontur werbeagentur GmbH

Partner für Öffentlichkeitsbeteiligung:
DEMOS E-Partizipation GmbH
Panoramastraße 1
10178 Berlin
www.demos-deutschland.de

DEMOS E-PARTIZIPATION

Inhaltsverzeichnis

ENT-
WURF

1. Einleitung: Verkehr nachhaltig gestalten – mehr Bahn & Bus für Brandenburg 6
1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans 7
1.2 Aufgabe und Funktion des Landesnahverkehrsplans 7
1.3 Erstellung des Landesnahverkehrsplans im Dialog 8
1.4 Geplante Meilensteine bis zum Jahr 2027 8

2. Rundumblick: Rahmenbedingungen zur Entwicklung des ÖPNV 10
2.1 Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten 10
2.2 Wirtschaft und Arbeitsmarkt 14
2.2.1 Wirtschaftliche Eckdaten 14
2.2.2 Regionale Wirtschaftsförderung 15
2.3 Tourismus 17
2.3.1 Touristische Eckdaten 17
2.3.2 Touristische Verkehre 18
2.3.3 Veranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“ 20
2.4 Akteure und Organisation des ÖPNV 20
2.5 Eisenbahninfrastruktur 24
2.5.1 Grundlagen der Eisenbahninfrastruktur 24
2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen 28
2.5.3 Stand der Leit- und Sicherungstechnik 30
2.6 Nationale und internationale Planungen 33
2.6.1 Überblick der Planungsebenen 33
2.6.2 Europäische Infrastrukturplanung: Transeuropäisches Verkehrsnetz 34
2.6.3 Nationale Infrastrukturplanung 34
2.6.4 Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs 37
2.7 Konzepte und Pläne für Berlin und Brandenburg 40
2.7.1 Landesentwicklungsplanung der Hauptstadtregion 40
2.7.2 Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg 40
2.7.3 ÖPNV-Konzepte 41
2.8 Klima, Nachhaltigkeit, Verkehrswende: Nahverkehr mit Zukunft 43
2.8.1 Herausforderungen für den SPNV 43
2.8.2 Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs 45
2.8.3 Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV 47
2.9 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie 49
2.9.1 Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr 49
2.9.2 Änderungen des Mobilitätsverhaltens 50
2.9.3 ÖPNV-Rettungsschirme 52

3. Rückblick: Entwicklung des ÖPNV seit dem Jahr 2018 53
3.1 SPNV-Angebot 53
3.1.1 Vergabe von Verkehrsleistungen 53
3.1.2 Entwicklung der Fahrgastnachfrage 54
3.1.3 Entwicklung des Angebotes seit 2018 58
3.2 SPNV-Infrastruktur 65
3.2.1 Ausbaumaßnahmen mit Landesmitteln 65
3.2.2 Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms 66

ENT-
WURF

3.2.3 Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 66
3.2.4 Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung 67
3.2.5 Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7 (SPNV-Maßnahmen) 68
3.3 Kommunaler ÖPNV 70
3.3.1 PlusBus 70
3.3.2 Weitere Angebotskonzepte im Linienverkehr 73
3.3.3 Innovative Mobilitätsangebote und RufBus 75
3.4 Intermodale Anschlussmobilität 76
3.4.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R) 76
3.4.2 Fahrradverkehr: Bike+Ride (B+R) 77
3.4.3. Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude 80
3.5 Fahrgastinformation 81
3.5.1 Ausgangslage der Fahrgastinformation 81
3.5.2 Grundlagen und Konzepte 82
3.5.3 Digitale Angebote und Services 84
3.6 Tarif und Vertrieb 86
3.6.1 Entwicklung des VBB-Tarifs seit 2018 86
3.6.2 Entwicklung des Fahrausweisvertriebs seit 2018 89

4 . Ausblick: Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems – im Fokus SPNV 91
4.1 SPNV-Angebot 94
4.1.1 Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen 94
4.1.2 Einheitliche Bedienstandards 96
4.1.3 Personenverkehre nach Polen 104
4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen 112
4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ 118
4.2 SPNV-Infrastruktur 147
4.2.1 Infrastrukturentwicklung 147
4.2.2 Bedarfsorientierter Neubau von SPNV-Stationen 155
4.2.3 Baubetriebsmanagement der Infrastrukturbetreiber 155
4.2.4 Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept 156
4.2.4 Projekt i2030 161
4.3 Qualität im SPNV 166
4.3.1 Zufriedenheit der Fahrgäste 166
4.3.2 Sicherheit der Fahrgäste 167
4.3.3 Service im Zug für die Fahrgäste 168
4.3.4 Qualität der Verbindungen, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge 169
4.3.5 Qualität der Fahrzeuge 170
4.3.6 Resilienz 171
4.4 Vergabekonzept für den SPNV 172
4.4.1 Wettbewerbsfördernde Rahmenbedingungen 172
4.4.2 Vergabestrategie 173
4.4.3 Übersicht der Laufzeiten der Verkehrsverträge 178

ENT-
WURF

4.5 Finanzierungskonzept ... 181
4.5.1 Territorialprinzip als Grundlage der Finanzierung ... 182
4.5.2 Einnahmen als Mittel zur Finanzierung des SPNV ... 182
4.5.3 Gesetzliche Basis zur Finanzierung des SPNV ... 182
4.5.4 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten ... 184
4.5.5 Zukünftiger Finanzmittelbedarf im SPNV ... 184
4.6 Kommunaler ÖPNV ... 186
4.6.1 PlusBus ... 186
4.6.2 Stadt-Umland-Linien und Zubringer zum SPNV im Berliner Umland ... 187
4.6.3 Weiterentwicklung des liniengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehrs ... 187
4.6.4 RufBus ... 188
4.6.5 Innovative Mobilitätsangebote ... 189
4.7 Intermodale Anschlussmobilität ... 191
4.7.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R) ... 191
4.7.2 Fahrradverkehr: Bike+Ride (B+R) ... 193
4.7.3 Fußverkehr ... 195
4.7.4 Sichtbarkeit von Haltestellen des kÖPNV ... 195
4.7.5 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude ... 195
4.8 Fahrgastinformationen ... 197
4.8.1 Grundlagen und Konzepte ... 197
4.8.2 Weiterentwicklung der digitalen Angebote und Services ... 198
4.8.3 Informationsverknüpfung von Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten mit dem SPNV ... 201
4.9 Tarif und Vertrieb ... 202
4.9.1 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ... 202
4.9.2 Weiterentwicklung des Fahrausweisvertriebs im VBB ... 204
4.10 Mobilitätsregion Lausitz ... 205

5. Ganzheitlicher Blick: Herausforderungen und Lösungswege in der Verkehrswende ... 208

Verzeichnisse ... 210
Glossar ... 216
Abkürzungen ... 218

1. Einleitung: Verkehr nachhaltig gestalten – mehr Bahn & Bus für Brandenburg

ENT-
WURF

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Brandenburg hält weiterhin seinen Wachstumskurs – trotz der zwischenzeitlichen Einbrüche in der Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote im Zuge der COVID-19-Pandemie. Dafür sorgt die anhaltende dynamische Entwicklung der Hauptstadtregion, verbunden mit dem verkehrspolitischen Ziel, die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner, aber auch der Gäste, nachhaltig und klimaschonend zu gestalten.

Diese Entwicklung der Hauptstadtregion bildet sich auch in der Konzeption des öffentlichen Nahverkehrs im Land Brandenburg ab. Die steigenden Bevölkerungszahlen und wirtschaftlichen Impulse stellen dabei die Grundlage für Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem Rückgrat des ÖPNV, dar. Daneben werden auch in der Fläche weitere Impulse für den kommunalen ÖPNV gesetzt. Denn ein gutes und nachhaltiges Nahverkehrsangebot auf Schiene und Straße macht die Hauptstadtregion als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver und liefert einen Beitrag zur strukturellen Entwicklung der ländlichen Räume sowie zur Verkehrs- und Klimawende.

Um nicht auf Kosten der Umwelt zu wachsen und auch bestehende Verkehrsangebote nachhaltig und klimagerecht zu transformieren, bedarf es jetzt erhöhter Anstrengungen, die den ÖPNV langfristig positiv prägen werden. Mehr Menschen in umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu befördern, ist erklärtes Ziel der Landesregierung und ein wesentlicher Baustein bei der Umsetzung der Verkehrswende.

Der vorliegende Landesnahverkehrsplan (LNVP) steht dabei nicht allein, sondern ist Teil einer umfassenden und integrierten Verkehrs-, Raumordnungs- und Stadtentwicklungsstrategie. Für diese ziehen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam an einem Strang, um die Hauptstadtregion nachhaltig lebenswert zu gestalten. Berlin und Brandenburg bilden hier einen Verkehrsraum.

Der Landesnahverkehrsplan kann immer nur eine Momentaufnahme sein. Er basiert auf evaluierten Datenlagen aus der Vergangenheit und ableitbaren Annahmen zur Prognose. Begleitet werden diese durch externe Rahmenbedingungen, deren Auswirkungen auch im Land Brandenburg zu spüren sind, sich allerdings zum Teil der Gestaltungshoheit des Landes entziehen. Dazu gehören nationale Bestrebungen, zum Beispiel die Umsetzung des sogenannten Deutschlandtakts auf der Schiene oder auch die Entwicklungen der Finanzierungsmöglichkeiten durch den Bund und das Land. Weiterhin fallen hierunter komplexe Fahrplankonstruktionen und die Entwicklungen der Eisenbahninfrastruktur der Schienennetzbetreiber sowie das große Feld der Digitalisierung. Die Ausgestaltung des künftigen Angebotes kann daher immer nur im Einklang mit diesen Rahmenbedingungen erfolgen.

Im Endeffekt ist das Zusammenspiel vieler Beteiligter zur Umsetzung der Ziele des vorliegenden Landesnahverkehrsplan unerlässlich. Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ist somit als vielschichtiger Lernprozess zu begreifen und entsprechend zu steuern.

Ein gutes SPNV-Angebot ist das Rückgrat des ÖPNV (Quelle: VBB GmbH)

1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans

Den strategischen Rahmen für diesen Landesnahverkehrsplan bildet die Mobilitätsstrategie. Weiterhin baut er auf dem Landesnahverkehrsplan 2018 auf und formuliert so eine strategische Weiterentwicklung der Ziele des vorliegenden LNVP sind daher:

- Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus, um in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen
- Ausbau des SPNV-Angebotes durch mehr Züge, mehr Sitzplätze und dichtere Takte
- Erhöhung des Umweltverbund-Anteils (u. a. ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) beim landesweiten Verkehrsmittel-Mix (Modal Split) bis 2030 auf 60 Prozent
- Festlegung klar definierter Bedienstandards und -zeiten als Untersetzung der Mobilitätsstrategie
- Einführung eines verlässlichen Stundentakts tagsüber an Werktagen an allen SPNV-Stationen im Land als Mindestangebot
- Zügiger Ausbau der Infrastrukturkapazitäten durch das Projekt i2030 und weitere Infrastrukturprojekte, um die Leistungsfähigkeit des Netzes für das verbesserte Verkehrsangebot zu erhöhen
- Prüfung der Sinnhaftigkeit der Reaktivierung weiterer Strecken und Halte
- Nachhaltige und umweltfreundliche Gestaltung des SPNV durch die Elektrifizierung weiterer Strecken bzw. den Einsatz alternativer Antriebe
- Ausbau von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern zu attraktiven Mobilitätszentralen
- Weiterentwicklung des PlusBus-Systems
- Förderung innovativer und alternativer Mobilitätsangebote
- Weiterentwicklung des VBB-Tarifs mit der Fahrgastgewinnung im Fokus
- Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung, unter anderem zur Verbesserung von Fahrgastinformation und Fahrausweisvertrieb

1.2 Aufgabe und Funktion des Landesnahverkehrsplans

Der Landesnahverkehrsplan ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger für den SPNV definiert, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV erfolgen soll. Kurzum: er definiert unter Berücksichtigung vielfältiger Rahmenbedingungen das zukünftige Angebot des SPNV. Er stellt auch den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs dar. Somit bietet er den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV eine Orientierung.

Das Land Brandenburg ist gemäß § 1 Abs. 2 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (RegG) und § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) seit dem 01. Januar 1996 Aufgabenträger für den SPNV. Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplan ergibt sich aus § 7 ÖPNVG BB.

Die Züge auf der Schiene (der SPNV) stellen als umweltfreundliches Massentransportmittel das Rückgrat des ÖPNV dar. Sie können auch die Fläche bedienen, wenn sie dort die effizienteste Lösung bieten. Der Landesnahverkehrsplan definiert das Bedienangebot im SPNV, das im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landes und den jeweils zu gegebener Zeit vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Mitteln umgesetzt werden soll.

ENT-
WURF

1.3 Erstellung des Landesnahverkehrsplans im Dialog

Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans wird im Mai 2022 über eine digitale Plattform veröffentlicht, um gemäß § 7 ÖPNVG BB den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV sowie den Landesbeauftragten für Gleichstellung und Behinderung die Möglichkeit zur Beteiligung zu geben. Weiterhin können hier auch Bürgerinnen und Bürger, Verbände und weitere Institutionen Stellung zum Plan beziehen.

Es wird darum gebeten, Stellungnahmen ausschließlich digital via der Öffentlichkeitsbeteiligungsplattform https://brandenburg-bewegen.de einzusenden und diese stets kapitelbezogen zu verfassen. Nur so kann eine effiziente Auswertung gewährleistet werden.

Der Beteiligungszeitraum läuft vom 10. Mai bis 21. Juni 2022.

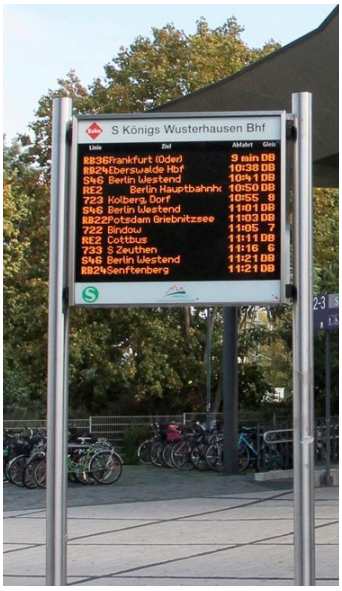
1.4 Geplante Meilensteine bis zum Jahr 2027

Entsprechend der in den Vorgängerplänen festgelegten Langfristplanungen stehen in der Laufzeit dieses LNVPs verschiedene Maßnahmen der Angebotsverbesserung zur Umsetzung an:

Betriebsaufnahmen

- im Dezember 2024: Netz Heidekrautbahn und Netz Ostbrandenburg II mit Angebotsausweitungen und ersten Linien mit alternativen Antrieben als Beitrag zur Dekarbonisierung
- im Dezember 2026: Netz Nord-Süd II und Netz Berlin-Stettin mit deutlicher Angebotsausweitung
- bereits ab 2022: im Verkehr der Berliner S-Bahn Einsatz neuer Fahrzeuge mit höherem Fahrkomfort auf den Linien S8 und S46
- Ertüchtigungsprogramm für die zweite Lebenshälfte der aktuellen Kernflotte der Berliner S-Bahn (BR 481) für ein optisch frischeres und moderneres Erscheinungsbild sowie höhere Zuverlässigkeit durch technische Maßnahmen

Neue S-Bahn BR 483 (Quelle: Reimann/VBB GmbH)



Integrierte Fahrgastinformations-Systeme am Bhf Königs Wusterhausen, LDS (Quelle: VBB GmbH)

Ein Fahrkartenautomat am neuen Bahnhof Flughafen BER T 1-2, LDS, (Quelle: VBB GmbH)

Infrastruktur

- ab 2024: Baubeginn der Lehrter Stammstrecke (Berlin – Rathenow)
- in 2026: Neubau der Station Eberswalde Nord
- im Projekt i2030:
  - in 2024: Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn
  - bis 2024: Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die meisten Teilprojekte
  - in 2025: Beginn des Umbaus des sogenannten Nordkopfes des Bahnhofs Königs Wusterhausen
  - in 2025: Baubeginn für zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf

Fahrgastinformation

- Weiterenwicklung der Fahrplanauskunft als modulare Plattform zur Aufnahme von alternativen Mobilitätsangeboten
- Aufnahme von Kapazitäts- und Auslastungsdaten von Fahrten zur Fahrgastinformation und ggf. Fahrgastlenkung
- Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrplanauskunft unter Einbeziehung digitaler Haltestelleninformationen aus der Haltestellendatenbank und Überführung in den praktischen Betrieb

Vertrieb

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Abbau der Zugangshemmnisse durch Einsatz von digitaler Vertriebstechnik
- Ausbau der unbaren und kontaktlosen Zahlungsmöglichkeiten bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Bargeldzahlung mit kundenorientierter Bedeutung

Kommunaler Nahverkehr

- Bis 2024 50 PlusBus-Linien im gesamten Land Brandenburg
- Weiterer Ausbau, um 21.500 neue Bike+Ride- und 9.000 neue Park+Ride-Parkplätze bis zum Jahr 2030 zu erreichen

2. Rundumblick: Rahmenbedingungen zur Entwicklung des ÖPNV

ENT-
WURF

2.1 Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten

Für eine vorausschauende Planung des Angebotes und der Infrastruktur im SPNV ist das Wissen um die räumliche Verteilung der Bevölkerung im Land Brandenburg und ihrer Mobilität entscheidend. Angesichts der langen Planungshorizonte im Eisenbahnwesen werden für diese Betrachtung sowohl die Entwicklung der vergangenen Jahre, als auch prognostische Daten einbezogen.

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Das gesamte Land Brandenburg bildet zusammen mit dem Land Berlin die *Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg*. Diese ist jedoch kein homogener Raum, vielmehr gliedert sie sich in drei raum- und siedlungsstrukturell verschiedene Strukturräume:

- Die **Metropole**: Gesamtes Stadtgebiet Berlins mit rund 3,6 Mio. Einwohnern
- Das **Berliner Umland**: 51 Brandenburger Städte und Gemeinden rund um die Hauptstadt mit weiteren rund 1 Mio. Einwohnern
- Der **weitere Metropolenraum:** Insgesamt 366 Kommunen mit rund 1,6 Mio. Einwohnern, circa 90 Prozent der Fläche des Landes Brandenburg

Bevölkerungsentwicklung von 1991 bis 2019

In Brandenburg leben auf einer Fläche von circa 30.000 km² rund 2,52 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 85 Personen/km² (Deutschland: 233 Personen/km²)[1]. Aufgrund von Wanderungsgewinnen, also der Bevölkerungszunahme durch Zuwanderung, verzeichnet Brandenburg aktuell steigende Einwohnerzahlen. Dabei handelt es sich jedoch um eine räumlich fragmentierte Entwicklung mit gleichzeitigen Wachstums- und Schrumpfungstendenzen, wie die Rückschau auf die vergangenen drei Jahrzehnte zeigt:

- **Deutliches Wachstum der Berliner Umlandgemeinden:** Insbesondere aufgrund der Zuwanderung aus Berlin (um rund 50 Prozent)[2]
- **Sehr starkes Wachstum in einzelnen Gemeinden rund um Berlin:** Mehr als Verdoppelung der Bevölkerung in zwölf Gemeinden des Berliner Umlands
- **Bevölkerungsabnahme im weiteren Metropolenraum:** Allerdings wird dieser abgemildert durch Zuwanderung aus dem Ausland (- 20 Prozent)
- **Schrumpfung ehemaliger Industriezentren der ehemaligen DDR**: In vielen Städten Rückgang um mehr als die Hälfte der ehemaligen Einwohnerzahl (z. B. Eisenhüttenstadt, Forst (Lausitz) oder Spremberg)
- **Mehr Ältere im ländlichen Raum:** Vergleichsweise hoher Anteil der über 65-Jährigen in Abwanderungsgebieten (30 Prozent und mehr)
- **Zunehmend mehr Zuzug aus Berlin im ländlichen Raum:** Moderate Wanderungsgewinne auch im weiteren Metropolenraum aufgrund der Wohnsuburbanisierung Berlins[3]

1 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020), Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2019.

2 Landesamt für Bauen und Verkehr (2020): Berichte der Raumbeobachtung, Entwicklung der Wohnbevölkerung bis 2019 in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S.30

3 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020), 30 Jahre Brandenburg im Spiegel der amtlichen Statistik.

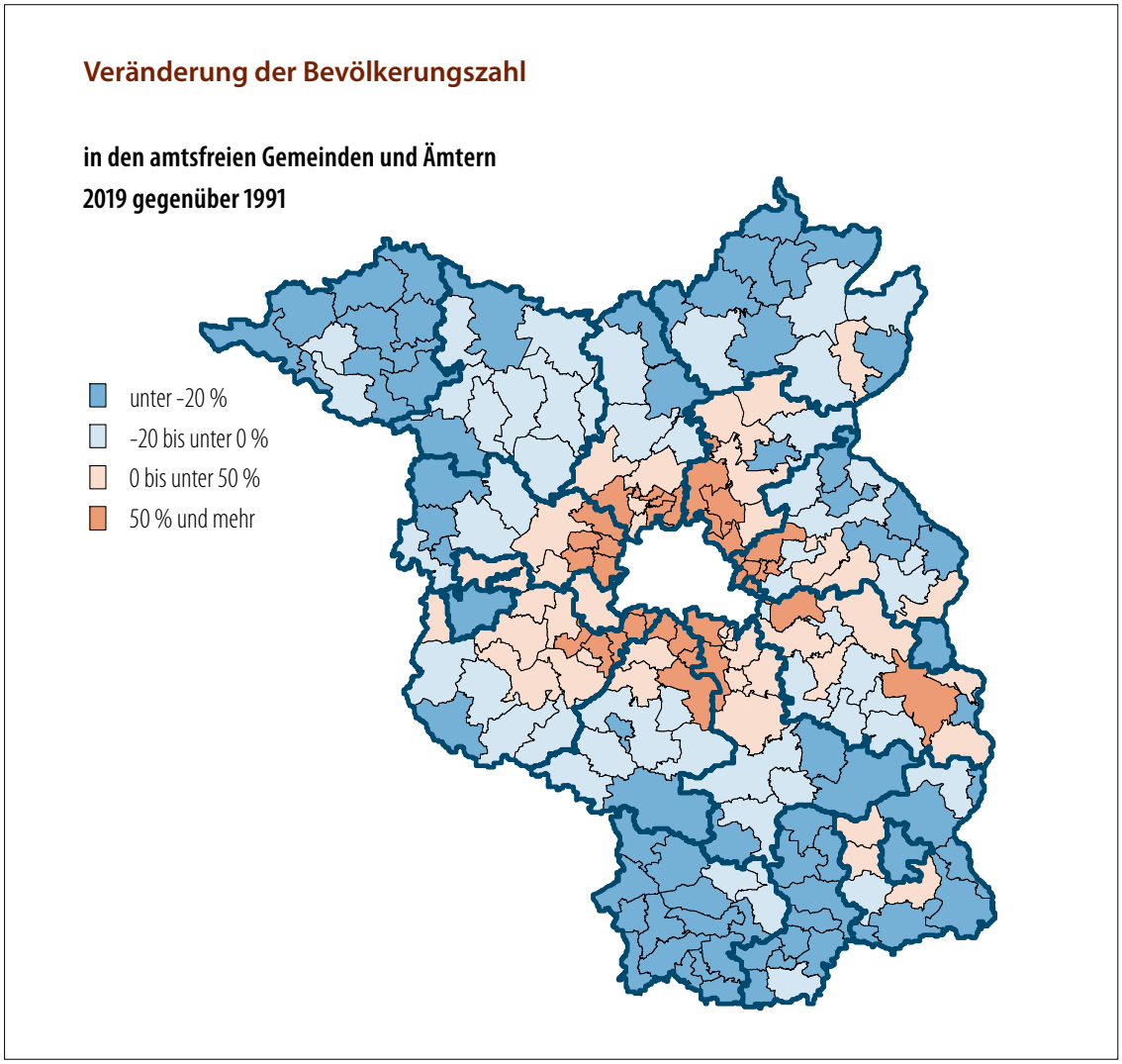


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung in Brandenburger Gemeinden von 1991 bis 2019
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020)

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Die Bevölkerungsvorausschau der amtlichen Statistik Berlin-Brandenburg in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) [4], die auf einer Fortschreibung der aktuellen demographischen Situation beruht, zeichnet folgendes Bild:

- **Weniger Einwohner und mehr Ältere:** Bis zum Jahr 2030 Schrumpfung der Brandenburger Einwohnerzahl im Vergleich zum Jahr 2016 um 1,7 Prozent auf 2,451 Millionen bei steigendem Altersdurchschnitt von 46,9 auf 48,6 Jahre
- **Zwei bedeutende Ursachen:** Gründe sind rückläufige Wanderungsgewinne und die Zunahme von Sterbefällen im Vergleich zur Geburtenzahl (Geburtendefizit) aufgrund der demographischen Struktur

4 Link: https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/Aemterschaetzung%202020%20bis%202030.pdf

- **Nicht überall Bevölkerungsrückgang – Berliner Umland wächst:** Während das Berliner Umland bis 2030 weiterhin von Zuwanderungen profitiert, verliert der weitere Metropolenraum Einwohnerinnen und Einwohner – der Rückgang wird jedoch geringer ausfallen als frühere Vorausschätzungen annahmen.
- **Ältere vor allem im ländlichen Raum:** Die im Weiteren Metropolenraum lebende Bevölkerung wird durchschnittlich älter sein als im Umland der Hauptstadt. Weiterhin wird sich die ländliche Bevölkerung zunehmend in größeren Ämtern und amtsfreien Gemeinden konzentrieren.[5]

Mobilitätsverhalten

Eine weitere Kenngröße für die Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Brandenburg ist das Mobilitätsverhalten der Menschen, die hier leben bzw. arbeiten: Wie werden die alltäglichen Wege zum Beispiel zur Arbeit, für Bildungszwecke oder für Besorgungen zurückgelegt? Ziel der amtierenden Koalition im Brandenburger Landtag ist es, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent zu steigern. Aktuell liegt jedoch der Anteil jener Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im ÖPNV zurückgelegt werden, deutlich niedriger, und zwar bei etwa 40 Prozent.

Es ergeben sich folgende Merkmale des Mobilitätsverhaltens:

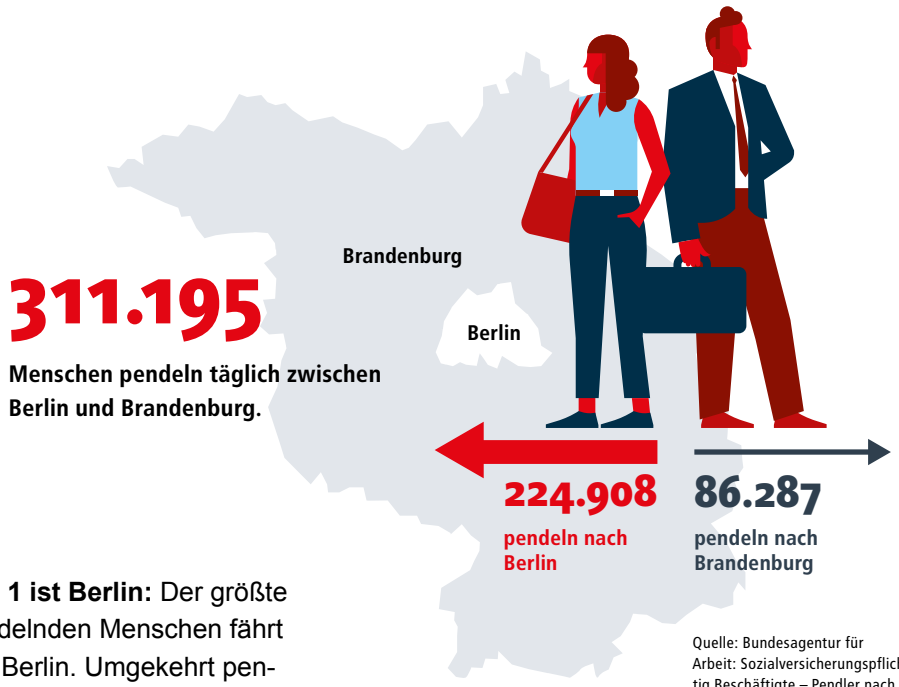
- **Brandenburger sind viel unterwegs …** 84 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger sind an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs.
- **… und länger unterwegs als der Durchschnitt:** Die tägliche Unterwegszeit (89 min) und die zurückgelegte Tagesstrecke (48 km) sind in Brandenburg etwas länger als im Bundesdurchschnitt.
- **Verschiedene Gründe für das Unterwegssein:** Sie sind jeweils zu einem Drittel Arbeit und Ausbildung, Erledigungen und Einkäufe sowie Freizeitzwecke und Begleitungen.
- **Nutzungshäufigkeit des ÖPNV hängt vom Wohnort ab:** In der Landeshauptstadt Potsdam nutzt beispielsweise ein Drittel der Bevölkerung täglich öffentliche Verkehrsmittel, im Weiteren Metropolenraum nur ein Zehntel.
- **Mehr weibliche als männliche Fahrgäste im ÖPNV:** Frauen zählen häufiger zum ÖPNV-Kundenkreis und nutzen diesen intensiver als Männer. Dementsprechend besitzen Frauen häufiger eine Zeitkarte als Männer.
- **Vorteile durch Kombination verschiedener Verkehrsmittel:** Etwa ein Fünftel der Brandenburgerinnen und Brandenburger ist intermodal unterwegs und kombiniert bei einer Fahrt die Nutzung öffentlicher mit weiteren Verkehrsmitteln (Auto und/oder Fahrrad). Im berlinnahen und urbanen Raum ist deren Anteil höher als in ländlichen Gebieten.[6]

Pendlerbeziehungen

Die meisten Wege werden unter der Woche zurückgelegt. Arbeitszwecke bzw. der Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sind einer der wichtigsten Beweggründe, unterwegs zu sein. Mit einem Drittel der Beschäftigen, die in ein anderes Bundesland auspendeln, ist Brandenburg deutschlandweit das Land der Pendlerinnen und Pendler (siehe Abbildung 2). Weiterhin ergeben sich folgende Aspekte:

5 Axnick, Martin, 2019, Methodik und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg; LBV, 2018, Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030.

6 infas, DLR, IVT und infas 360, 2020, Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Pendler nach Ländern, Stichtag 30. Juni 2020

Abbildung 2: Pendlerbeziehungen im VBB-Gebiet im Jahr 2019 (Quelle: VBB GmbH)

- **Pendlerziel Nr. 1 ist Berlin:** Der größte Teil der auspendelnden Menschen fährt zur Arbeit nach Berlin. Umgekehrt pendeln mehr als 86.000 Menschen täglich nach Brandenburg.
- **Starkes Wachstum der Pendlerzahlen:** In den vergangenen zwanzig Jahren hat sich der Anteil derjenigen Beschäftigten, die zwischen Berlin und Brandenburg zur Arbeit pendeln, mehr als verdoppelt (1995 bis 2019).[7]
- **In Berlin arbeiten, in Brandenburg wohnen:** Es wird vor allem aus dem Berliner Umland nach Berlin gependelt, aber auch aus weiter entfernten Orten wie Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) oder Cottbus. Umgekehrt ist Potsdam besonders attraktiv für Erwerbstätige aus Berlin.
- **Immer mehr grenzüberschreitende Pendelnde:** Nach der Öffnung des EU-Arbeitsmarkts für die osteuropäischen Beitrittsländer vervielfachte sich die Zahl der Grenzpendelnden von 440 (2010) auf 13.800 (2019). Sie finden vor allem in den grenznahen Kreisen, den städtischen Zentren und wirtschaftlich stärkeren Landkreisen Brandenburgs (insbesondere Teltow-Fläming) Beschäftigung.[8]

Fazit

Es ergeben sich folgende Herausforderungen aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs:

- **Effekt des demografischen Wandels:** Bis 2030 werden die Brandenburgerinnen und Brandenburger weniger und älter, wobei ausgeprägte regionale Unterschiede zu beobachten sein werden. Insbesondere für die älter werdende Bevölkerung sind ausreichende und barrierefreie Mobilitätsangebote notwendig.
- **Starke Nutzung von Pkw im ländlichen Raum:** Ähnlich dem Bundesdurchschnitt wird vor allem im ländlichen Raum Brandenburgs überwiegend das Auto als Verkehrsmittel genutzt. Der Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel stellt daher insbesondere dort eine Herausforderung dar.

7 Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung Berlin-Brandenburg IAB (2007): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2006, S. 12 und VBB-Pendlerdatenblatt 2020

8 IAB, 2020, Grenzpendler aus Polen in Berlin-Brandenburg.

- **Verkehrswende bedeutet hohen Handlungsbedarf:** Die Stärkung des ÖPNV und die Steigerung des Umweltverbund-Anteils am Modal Split ist klimapolitisch erforderlich. Der sich daraus ergebende Handlungsauftrag zur Erschließung neuer Nutzergruppen umfasst ein breites Themenspektrum: z. B. Schieneninfrastrukturausbau, Taktverdichtung und Kapazitätserhöhung, Stärkung intermodaler Verknüpfungen an den Zugangsstellen sowie Steigerung des Komforts im SPNV.
- **Zugang zum ÖPNV muss einfacher und sozialverträglicher werden:** Frauen nutzen häufiger und intensiver öffentliche Verkehrsmittel[9]. Die möglichst direkte Erschließung zentraler Orte mit wichtigen Versorgungseinrichtungen, regelmäßige und einprägsame Takte sowie optimierte Verknüpfungen der verschiedenen Verkehrsmittel fördern Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

9 Technische Universität Dortmund, HOLZ-RAU, C.: „Aktueller Forschungsstand „Geschlechterspezifische Unterschiede des Verkehrshandelns“, 2011, Dortmund.

Auf der Strecke Potsdam – Berlin gibt es die größten Pendlerströme, hier ein Zug am Potsdamer Hbf (Quelle: VBB GmbH)

2.2 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

In Deutschlands Hauptstadtregion ergeben sich aufgrund der räumlichen Nähe von Berlin und Brandenburg zahlreiche Synergiepotenziale. Im vergangenen Jahrzehnt entwickelten sich Wirtschaft und Arbeitmarkt – unterbrochen von der COVID-19-Pandemie – dynamisch und positiv.

2.2.1 Wirtschaftliche Eckdaten

In Brandenburg belief sich im Jahr 2020 der Wert aller erzeugten Dienstleistungen und Waren, das Bruttoinlandsprodukt (BIP), auf etwa 73,9 Milliarden EUR. Nach einer zehnjährigen Wachstumsphase bedeutete dies im ersten Jahr der COVID-19-Pandemie, 2020, einen Wirtschaftsrückgang von 3,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Abschwung fiel im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt mit 4,9 Prozent jedoch moderater aus.[10]

Die COVID-19-Pandemie setzte auch der positiven Arbeitsmarktentwicklung in Brandenburg ein vorläufiges Ende: Arbeitslosigkeit und Arbeitslosenquote stiegen. Die regionalen Unterschiede sind zum Teil deutlich: Während im November 2021 die Arbeitslosenquote im Landkreis Uckermark 9,5 Prozent betrug, belief sie sich im Landkreis Dahme-Spreewald auf 3,4 Prozent.[11]

Gleiches gilt für die Erwerbstätigen, deren Zahl nach positiven Entwicklungen in den vergangenen Jahren 2020 einen Rückgang von 1,1 Prozent aufwies (im Vergleich zu 2019). Aufgrund der geleisteten Kurzarbeit

10 Amt für Statistik Berlin Brandenburg, 2021, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Bruttoinlandsprodukt und Bruttowertschöpfung im Land Brandenburg nach Wirtschaftsbereichen 1991 bis 2020.

11 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg, Arbeitsmarkt in Brandenburg, Übersicht und Statistik (Link: https://mwae.brandenburg.de/de/arbeitsmarkt-land-brandenburg/bb1.c.691239.de).

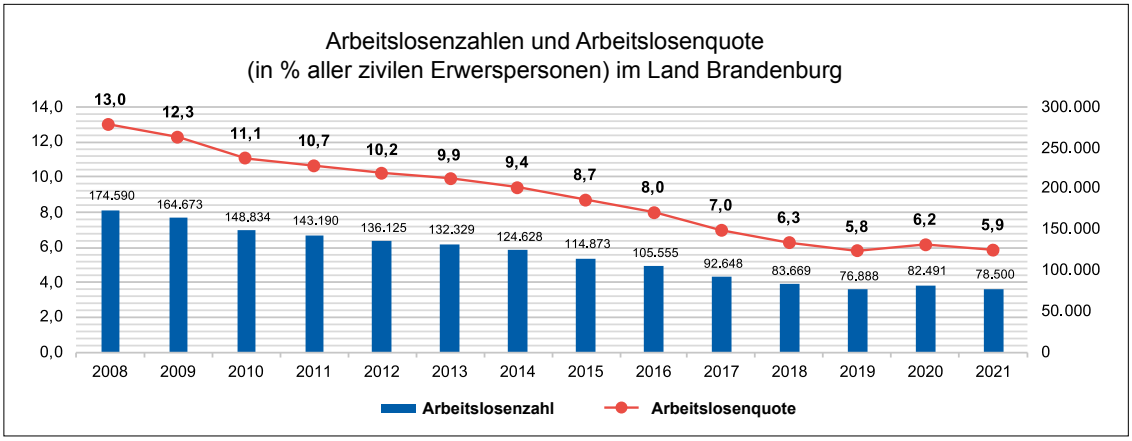


Abbildung 3: Arbeitslosenstatistik im Land Brandenburg von 2008 bis 2021
(Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Grafik: VBB GmbH)

verringerte sich die Pro-Kopf-Arbeitszeit stärker; um 3 Prozent im selben Zeitraum (2019-2020). Der Rückgang des Arbeitsvolumens betraf vor allem den Dienstleistungsbereich.[12]

Die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen in der Bundeshauptstadt Berlin hat zudem in den vergangenen zwei Jahrzehnten zu einem stetigen Wachstum der nach Berlin pendelnden Brandenburgerinnen und Brandenburger geführt. Dies ist auch an der vergleichsweise geringen Arbeitsplatzdichte mehrerer an die Bundeshauptstadt angrenzender Landkreise ohne eigene große Wirtschaftszentren erkennbar: So lag sie im Landkreis Märkisch-Oderland im Jahr 2019 bei 575 Erwerbstätigen je 1000 Einwohner, im berlinfernen Landkreis Prignitz dagegen bei 765[13]. Es bleibt abzuwarten, wie sich arbeitspolitische Maßnahmen (z. B. Home-Office, Kurzarbeit) der Jahre mit Pandemieeinfluss langfristig auf die Pendlerbeziehungen auswirken werden (vgl. Kapitel 2.1).

12 Amt für Statistik Berlin Brandenburg, 2021, Erwerbstätigenrechnung, Erwerbstätige im Land Brandenburg 1991 bis 2020.

13 Vgl. Regionalatlas Deutschland, Erwerbstätigkeit nach Wirtschaftsbereichen, Arbeitsplatzdichte je Landkreis, Daten aus dem Jahr 2019

2.2.2 Regionale Wirtschaftsförderung

Neben der Förderung in branchenspezifischen Clustern (u. a. metallverarbeitende Industrie, Tourismusbranche oder Gesundheitswirtschaft) wird das Wachstum der Brandenburger Regionen gezielt gefördert. Zu diesem Zweck wurden im Jahr 2004 15 sogenannte Regionale Wachstumskerne (RWK) benannt, welche mit speziellen Förderinstrumenten sowie der bevorzugten Behandlung bei einigen Förderrichtlinien unterstützt wurden.

Das Konzept wurde im Jahr 2021 weiterentwickelt und die Regionalentwicklungsstrategie (RES)[14] für das Land Brandenburg konzipiert. Diese setzt weiterhin auf RWK, verbindet deren Stärken jedoch noch mehr mit dem ländlichen Raum und mit neuen, digitalen Formen der Lebens- und Arbeitswelt. Die RES beruht räumlich auf Korridoren, die sich an den wichtigsten Schienenverbindungen im Land orientieren. Diese Korridore sollen perspektivisch Entwicklungsachsen werden.

14 Link: https://landesregierung-brandenburg.de/wp-content/uploads/Land-BB_Regionalentwicklungsstrategie-Eckpunkte_31-08-2021.pdf

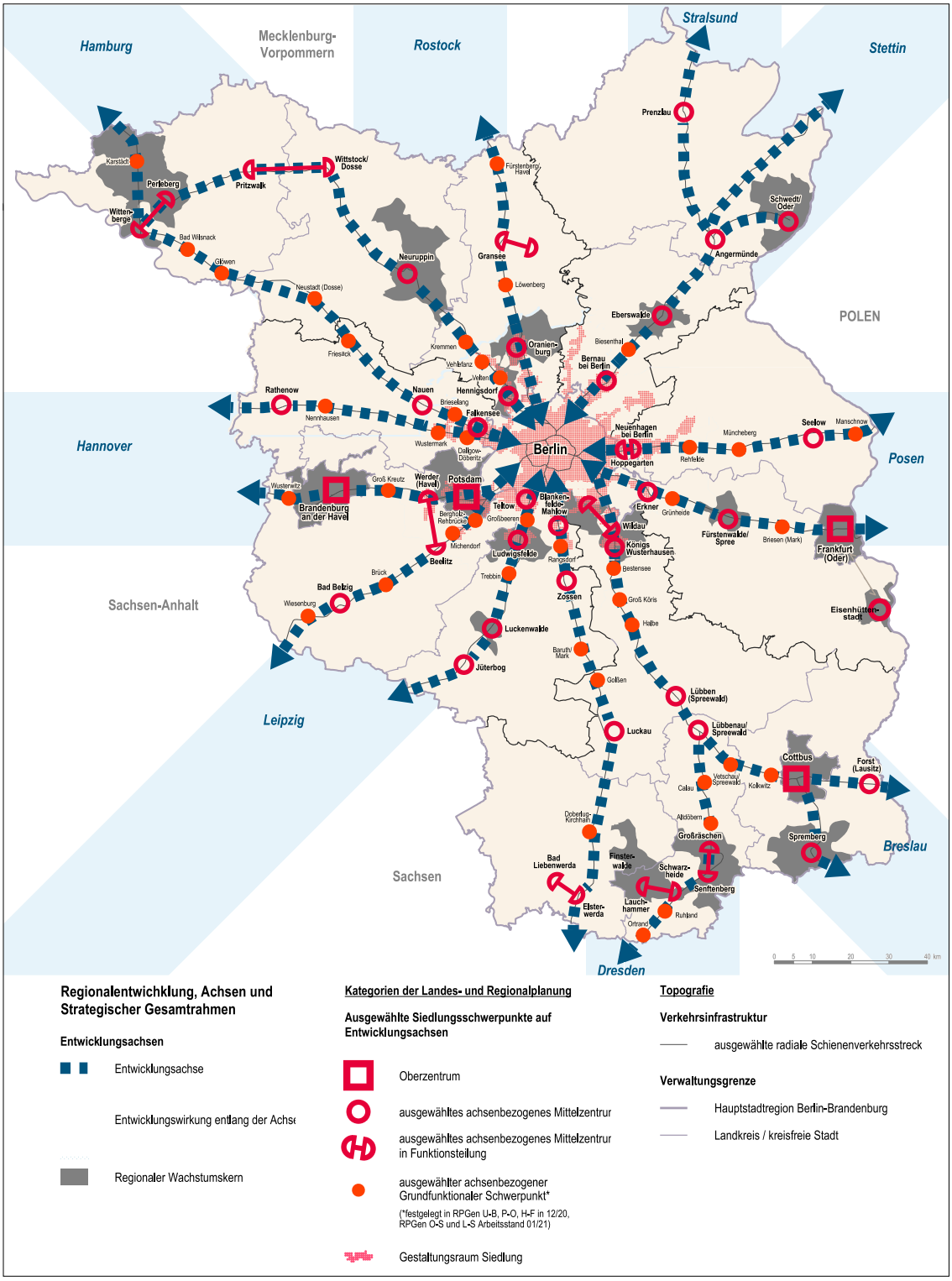


Abbildung 4: Entwicklungsachsen und Entwicklungskorridore der Regionalentwicklungsstrategie im Land Brandenburg (Quelle: Staatskanzlei des Landes Brandenburg, Abt. 4)[1]

1 Link zu vollständiger Grafik: https://landesregierung-brandenburg.de/wp-content/uploads/Land-BB_Regionalentwicklungsstrategie_Karte-Entwicklungsachsen_31-08-2021.pdf

Aufgrund des Logistik- und Distributionsaufwands kommt der Verkehrsinfrastruktur eine gewichtige Bedeutung bei der Standortentscheidung von Unternehmen zu. In Brandenburg ist eine hervorragende Anbindung an das europäische Verkehrsnetz (vgl. für Eisenbahnstrecken Karte 5) über alle Verkehrsträger gegeben[15]. Die Ansiedlung der Gigafactory des Autoherstellers TESLA in Grünheide ist ein wichtiges Beispiel für die Notwendigkeit von Schienenanschlüssen bei stark verkehrsinduzierenden Gewerbe- und Industrieansiedlungen.

Fazit

Trotz regional unterschiedlicher soziodemographischer und ökonomischer Entwicklungen ist Brandenburgs Wirtschaft weiterhin insgesamt auf Wachstumskurs. Einen wesentlichen Baustein dieses Erfolgs stellt die gute Verkehrsanbindung dar. Mit dem weiteren Infrastrukturausbau und Angebotsausweitungen im ÖPNV werden auch künftig gute Rahmenbedingungen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Region gesetzt.

Das gesamte Bundesland steht vor vielschichtigen Chancen und Herausforderungen, bei kleinen Gewerbeansiedlungen genauso wie bei großen Industrieprojekten. Darüber hinaus sind die Spätfolgen der COVID-19-Pandemie zu bewältigen, die derzeit noch nicht absehbar sind.

2.3 Tourismus

In den vergangenen drei Jahrzehnten ist das Reiseland Brandenburg sowohl für Tages- als auch Übernachtungsgäste stetig attraktiver geworden. Die Reisenden kommen dabei vor allem aus Deutschland, insbesondere aus dem nahegelegenen Berlin sowie aus Sachsen und Brandenburg selbst.

BRANDENBURG

Reiseland Brandenburg als Marke zur Entwicklung und Vermarktung vielfältiger Tourismus-Angebote im Land Brandenburg

2.3.1 Touristische Eckdaten

Im Allgemeinen liegt der Fokus des Brandenburger Tourismus auf:

- **Klassischen Städtetourismus**
- **Tourismus im ländlichen Raum:** insbesondere dort, wo er auch in weiteren Wirtschaftszweigen (z. B. Gesundheitswesen, Einzelhandel) für Arbeitsplätze und Einkommen sorgt
- **Thematische Schwerpunkte:** touristische Aktivitäten rund um Wassersport, Wälder- und Outdoor-Aktivitäten, Kulturlandschaften, Wellness und Erholung (Gesundheitstourismus)[16]

Sowohl das touristische Angebot selbst als auch die Nachfrage verdreifachten sich zwischen 1992 und 2019:

15 Wirtschaftsförderung Brandenburg, 2022 – Link: https://www.wfbb.de/de/Standort-Brandenburg/Standortfaktoren/Infrastruktur.

16 MWAE, 2019, 2. Bericht zum Stand der Umsetzung der Landestourismuskonzeption. Link: https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Bericht_Stand_Umsetzung_Landestourismuskonzeption.pdf

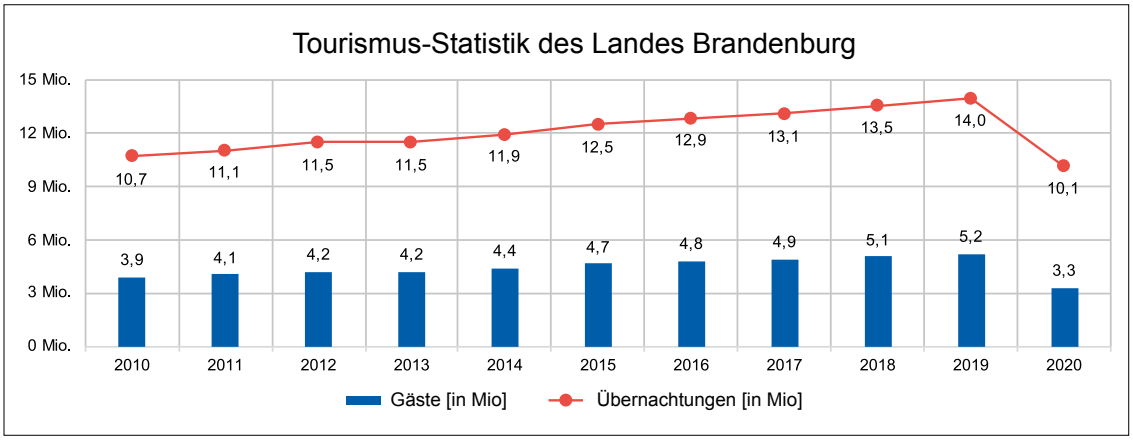


Abbildung 5: Gäste und Übernachtungen in meldepflichtigen, gewerblichen Beherbungsbetrieben im Land Brandenburg seit 2010 (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021)

- **Angebotszuwachs:** von 580 größeren Beherbergungsbetrieben mit 34.000 Betten (1992) auf 1.500 Betriebe mit 86.000 Betten (2019)
- **Nachfragezuwachs:** von 1,1 Mio. Gästen in Beherbungsbetrieben und 3,6 Mio. Übernachtungen (1992) auf 5,2 Mio. Gäste und 14 Mio. Übernachtungen (2019) (siehe Abbildung 5)[17]

Die Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB) geht sogar von 6,8 Mio. Reisen und 25,1 Mio. Übernachtungen (2019) im Inlandstourismus aus. Die Zahlen umfassen nicht nur die statistisch erfassten, gewerblichen Unterkunftsbetriebe, sondern auch das Reiseaufkommen in privaten Unterkünften mit weniger als zehn Betten und in Privatwohnungen.[18]

Nach dieser Wachstumsphase des Tourismus in Brandenburg stellten die Jahre der COVID-19-Pandemie mit zeitweiligen Beherbergungsverboten einen vorübergehenden Einschnitt dar. Trotzdem ist davon auszugehen, dass der Tourismus in Brandenburg, unter anderem bedingt durch seine regionale Attraktivität für Gäste aus den Nachbarbundesländern, ein wichtiger Faktor für die Verkehrsplanung bleiben wird.

2.3.2 Touristische Verkehre

Wie bereits erwähnt, sind die drei Bundesländer Berlin, Sachsen und Brandenburg die wichtigsten Quellmärkte für Tages- und Urlaubsreisen. Gerade die Berliner Gäste reisen bevorzugt mit dem ÖPNV an.[19]

Ausflugsverkehre

Um die zusätzliche Nachfrage zu bewältigen und die An-/Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln komfortabel zu gestalten, werden Jahr für Jahr in der Ausflugssaison (ab Ostern bis zu den Herbstferien) auf einigen Bahnlinien und im Busverkehr zusätzliche Verkehre angeboten. Einen Überblick der Maßnahmen liefert Tabelle 1.

17 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (1993, 2020): Statistischer Bericht – Gäste, Übernachtungen im Fremdenverkehr im Land Brandenburg Dezember und Jahr 1992; Statistischer Bericht – Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2019

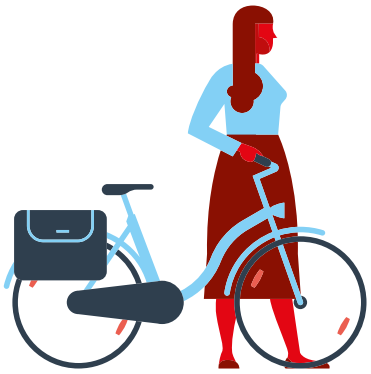
18 TMB, 2020, Ergebnisse des GfK DestinationMonitors Deutschland für Brandenburg 2019.

19 TMB, 2020, Ergebnisse des GfK DestinationMonitors Deutschland für Brandenburg 2019.

Maßnahme	Linien	Laufweg / Station
Zusätzliche Fahrten	RE2	Berlin Zoologischer Garten – Cottbus Hbf
	RE3	Berlin Hbf – Prenzlau (– Stralsund Hbf)
	RE5	Berlin Hbf – Neustrelitz Hbf
	RE7	Berlin Ostkreuz – Bad Belzig
	S3	Taktverdichtung auf dem Abschnitt Berlin-Friedrichshagen – Erkner am Wochenende auf 10-Minuten-Takt
Zusätzliche Halte an Stationen mit vornehmlich touristischer Relevanz	RB36	Helenesee
	RB74	Pritzwalk Hainholz
	RB27	Schmachtenhagen
Erhöhtes Platzangebot	RB36	Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)
	RB60	Eberswalde Hbf – Frankfurt (Oder)
	RE3	zusätzlicher Fahrradwagen (Stralsund Hbf/Schwedt (Oder) – Berlin – Lutherstadt Wittenberg Hbf/Falkenberg (Elster))
	RE5	Rostock Hbf/Stralsund Hbf – Berlin – Elsterwerda
Bedarfsverkehre	Zusätzliche Bedarfsverkehre zu Veranstaltungen mit hohem touristischem Aufkommen (z. B. Landesgartenschau Beelitz 2022)	
Künstlerisches Programm	Künstlerisches Programm auf den Fahrten des Kulturzugs (Berlin-Lichtenberg – Cottbus Hbf – Wrocław Główny) (vgl. Kapitel 4.1.3)	
Kommunaler Busverkehr	Über 20 saisonale touristische Bus-Ausflugsangebote Zahlreiche Bus-Ausflugslinien, die ganzjährig fahren	

Tabelle 1: Touristische Verkehre im Jahr 2020 (Quelle: VBB GmbH)

Fahrradmitnahme im Zug



Für alle, die gerne Fahrrad- mit Bahnfahren verbinden, wird seit 2016 ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Fahrradmitnahme umgesetzt. Die Maßnahmen sind unter dem Namen „Rad im Regio“ mittlerweile integraler Bestandteil der Neuausschreibungen der Verkehrsverträge im Regionalverkehr (vgl. Kapitel 3.1 und 4.4). Weiterhin gibt die VBB-Fahrinfo Auskunft darüber, in welchen Zügen Fahrräder mitgenommen werden können. In der VBB-App Bus & Bahn wird zudem die geplante Wagenreihung mit den Standorten von Fahrradabteilen im Zug angezeigt, um den Einstieg zu erleichtern.

2.3.3 Veranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“

Im Rahmen einer jährlichen Veranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“ wird der Wissenstransfer über moderne Mobilitätskonzepte zwischen den beiden Fachrichtungen Tourismus und Nahverkehr gefördert. Die Veranstalter sind das MIL gemeinsam mit der VBB GmbH, der Industrie- und Handelskammer Potsdam und dem Clustermanagement Tourismus.

Fazit

Die COVID-19-Pandemie stellte nach Jahren des Wachstums einen harschen Einschnitt für die Brandenburger Tourismusbranche dar. In den nächsten Jahren wird das Land Brandenburg als nationales Ziel für Tagesausflüge und Übernachtungsurlaube wieder verstärkten Zulauf erfahren. Auch die Beliebtheit von Aktivitäten im Freien sowie in regionaler Nähe wird steigen. Daher wird eine gute Erreichbarkeit von touristischen Zielen mit dem ÖPNV als Alternative zur Anreise mit dem eigenen Auto an Bedeutung gewinnen. Verstärkt werden kann dies durch gute Bedingungen zur Mitnahme eigener Fahrräder im Zug.

Mit der Burgenlinie 572 rund um Bad Belzig und Wiesenburg (Mark), PM (Quelle: regiobus PM GmbH)

2.4 Akteure und Organisation des ÖPNV

Bis Züge auf der Schiene und Busse auf der Straße nach Fahrplan fahren, sind im Hintergrund vielfältige Prozesse unterschiedlicher Beteiligter zu koordinieren. Denn die Organisation und Abwicklung des ÖPNV stellen ein komplexes System dar, in das viele verschiedene Akteure eingebunden sind. Ziel aller gemeinsamen Anstrengungen ist es, die Attraktivität des Nahverkehrs weiter zu erhöhen, Bahn und Bus als Alternative zum eigenen Auto anzubieten und neue Fahrgäste zu gewinnen, um den Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern.

Das Land Brandenburg hat im Jahr 1996 zusammen mit dem Land Berlin und den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zur Einführung und Sicherung verkehrsmittelübergreifend einheitlicher Tarife im öffentlichen Personennahverkehr und eines integrierten Verkehrsangebotes gegründet. In diesem sind mit Ausnahme der durch die COVID-19-Pandemie beeinflussten Jahre täglich über vier Millionen Fahrgäste in Bahnen und Bussen unterwegs. Rückgrat der ÖPNV-Erschließung des Landes bildet das SPNV-Netz, das durch Bus- und Straßenbahnverkehr regional und auch landkreisübergreifend ergänzt wird. Dabei fungieren die Haltestellen als Verknüpfungspunkte des öffentlichen Personennahverkehrs zum Individualverkehr und umgekehrt (vgl. Kapitel 3.3).

Folgende Akteure sind auf unterschiedlichen Ebenen für die Weiterentwicklung und Verbesserung dieses integrierten Verkehrssystems, das den öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg ausmacht, verantwortlich:

Land Brandenburg (Aufgabenträger SPNV)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) legt fest, dass eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist und in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg liegt. Es hat somit die Verantwortung für die nachfrage- und bedarfsgerechte Erhaltung und den Ausbau von Verkehrsleistungen im SPNV, diese können durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV ergänzt werden. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit benachbarten SPNV-Aufgabenträgern bei grenzüberschreitenden Verkehren, insbesondere mit dem Land Berlin.

LAND
BRANDENBURG

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB GmbH)

Die VBB GmbH übernimmt für die Länder Berlin und Brandenburg als Regieebene das Management der Verkehrsleistungen sowie die Bestellung und Abwicklung des Regional- und des S-Bahn-Verkehrs. Für ein abgestimmtes und integriertes Nahverkehrsangebot auf Schiene und Straße kooperiert die VBB GmbH mit Verkehrsunternehmen sowie benachbarten Aufgabenträgern. Sie koordiniert die Konzepte der Aufgabenträger des SPNV und des kÖPNV und stimmt die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen aufeinander ab. Zur Stärkung des ÖPNV-Systems betreibt die VBB GmbH Öffentlichkeitsarbeit und bietet eine einheitliche Fahrgastinformation an. Im gesamten Verbundgebiet gilt der einheitliche VBB-Tarif.

VBB Mobilität mit Zukunft

Landkreise und kreisfreie Städte (Aufgabenträger für kommunalen ÖPNV)

Die kommunalen Aufgabenträger organisieren insbesondere den Bus-, Straßenbahn- und Fährverkehr (kommunaler Öffentlicher Personennahverkehr, kurz kÖPNV)“. Die Optimierung von Linienwegen und Fahrzeiten im kÖPNV geht mit einer verstärkten Abstimmung im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs einher, wofür gemeinsam mit dem Land integrierte Konzepte erstellt werden.

Verkehrsunternehmen (VU)

Die öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen erbringen die von den Aufgabenträgern im Rahmen von Ausschreibungen (ggf. auch Direktvergaben) geforderten Verkehrsleistungen. Die dafür abgeschlossenen Verkehrsverträge enthalten neben der reinen Verkehrsleistung auch festgelegte Qualitätsstandards, zu deren Umsetzung die VU vertraglich verpflichtet sind. In Brandenburg erbringen derzeit 36 VU Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg im Jahr 2021

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Die Eisenbahninfrastruktur, also Schienenwege, Stationen und Energieversorgungseinrichtungen, befindet sich in Verwaltung der EIU. Sie kümmern sich um Bau, Betrieb und Erhaltung der Infrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge. Bundeseigene EIU sind zum Beispiel die DB Netz AG und die DB Station und Service, die den überwiegenden Teil der Eisenbahninfrastruktur auch in Brandenburg betreiben. Daneben sind kleinere EIU regional in Brandenburg aktiv. In den Trassenentgelten und Stationsgebühren für die vom Land Brandenburg bestellten SPNV-Leistungen sind die Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur durch die EIU enthalten.

Für die attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfeldes ist die jeweilige Kommune zuständig – hier ein positives Beispiel: Bernau (b Berlin) (Quelle: Hunger/VBB GmbH)

Im Bahnhofsgebäude Wittstock (Dosse) haben sich mehrere kommunale Behörden angesiedelt (Quelle: Hunger/VBB GmbH)

Städte und Gemeinden

Die Planungshoheit über Umfeldmaßnahmen im Bereich der Stationen liegt bei den Städten und Gemeinden. Attraktive Stationen sind ein Aushängeschild für den ÖPNV genauso wie für die Regionen. Bei der Aufstellung integrierter Konzepte für den ÖPNV können Stationen in vielen Fällen durch die Gemeinden in kommunaler Verantwortung unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber und Aufgabenträger attraktiver gestaltet werden. Das wiederum stärkt die Schnittstellenfunktion der Stationen auf der Seite der Kommunen und im weiteren Umfeld.

Weitere Akteure

Eine Vielzahl von Initiativen, Verbänden und Arbeitsgemeinschaften engagiert sich institutionell oder informell für den ÖPNV. Als Austauschplattform der Akteure und zur Beratung der Aufgabenträger findet zum Beispiel regelmäßig ein SPNV-Beirat mit Mitgliedern von Interessensvertretungen, Verbänden und Gewerkschaften bei der VBB GmbH statt. Einige Tourismusdienstleister im Freizeit-, Erholungs- und Gastgewerbe bieten zur bequemen Bewältigung der „letzten Meile“ spezifische eigenfinanzierte Transportangebote an (z. B. Busverbindung vom Bahnhof Brand Tropical Islands zur Freizeit- und Erholungseinrichtung Tropical Islands).

Fazit

Im komplexen System ÖPNV bedarf es einer kontinuierlichen Abstimmung und gemeinsamen Zielorientierung aller beteiligten Akteure im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrs. Nur so kann ein einheitlicher, kundenorientierter Nahverkehr gewährleistet und den verschiedenen Mobilitätsbedarfen im Arbeits- und Freizeitverkehr Rechnung getragen werden.

2.5 Eisenbahninfrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur stellt die Grundlage für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen dar. Hierzu zählen neben den Gleisen auch die Stationen und die Anlagen zur Bahnenergieversorgung. Eine gut erhaltene Infrastruktur ist unverzichtbar für ein klimafreundliches Verkehrs- und Mobilitätsangebot.

2.5.1 Grundlagen der Eisenbahninfrastruktur

Betreiber der Schienenwege: Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Eisenbahninfrastruktur ist in Deutschland als Teil der Daseinsvorsorge definiert, welche durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben wird. Bei den Betreibern der Schienenwege (einschließlich Betreiber von Serviceeinrichtungen) wird unterschieden in **bundeseigene EIU,** für die als alleiniger Aktionär bzw. Gesellschafter der Bund fungiert, sowie **nicht bundeseigenen EIU (NE-Bahnen).** Darüber hinaus agieren im Land Brandenburg weitere als Betreiber von Schienenwegen **nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, deren Strecken nicht planmäßig im SPNV**, aber zum Teil für historische oder touristische Zwecke und vor allem im Güterverkehr genutzt werden.

Im Land Brandenburg wurden im Jahr 2022 circa 2.200 km Eisenbahnstrecken vom SPNV bedient und circa 83 km von der Berliner S-Bahn. Eine Übersicht der in Brandenburg aktiven EIU im SPNV zeigen Karte 1 und Tabelle 2.

Verantwortung für Betrieb, Ausbau und Instandhaltung der Infrastruktur

Die Verantwortung für einen sicheren Betrieb, den Ausbau und die Instandhaltung einer Schieneninfrastruktur liegt

Kategorie	Unternehmen
Bundeseigene EIU	• DB Netz AG (u. a. Gleisanlagen, Brücken, Oberleitungsanlagen, Stellwerke) • DB Station&Service AG (u. a. Bahnhofsgebäude, Bahnsteiganlagen) • DB Energie GmbH (Stromversorgung u. a. für Oberleitung)
Nichtbundeseigene EIU (NE-Bahnen)	• Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) • Regio Infra Nordost GmbH & Co. KG (RIN) • Scharmützelseebahn GmbH (SSB)
NE-Bahnen ohne Nutzung im SPNV (Auswahl)	• Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) • Stadt Frankfurt Oder (KV Terminal Frankfurt Oder) • Niederlausitzer Museumseisenbahn e.V. • Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH (HIG)

Tabelle 2: Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Land Brandenburg im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Logo der EIU mit bestelltem SPNV im Land Brandenburg

grundsätzlich beim Betreiber der Schienenwege. Dieser ist auch für die Finanzierung des Betriebes und der Ausbau- sowie Instandhaltungsmaßnahmen verantwortlich. Die Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur liegt somit nicht direkt beim Land Brandenburg. Damit verbunden ist der Nachteil, dass das Land zwar politische Willensbekundungen abgeben kann, ob und in welchem Umfang diese Berücksichtigung finden, entscheidet allein der Betreiber. Eine Steuerungsmöglichkeit des Landes besteht dann, wenn sich das Land durch Förderung finanziell an den Maßnahmen beteiligt.

Elektrifiziertes Gleisvorfeld des Bahnhofs Nauen, HVL (Quelle: S. Elm/VBB GmbH)

Ausbaustandards und Stand der Elektrifizierung im Land Brandenburg

Derzeit sind circa 57 Prozent der im SPNV bedienten Strecken elektrifiziert (siehe Karte 2), der Anteil soll durch den Neubau von elektrifizierten Strecken oder Elektrifizierungen bisher nicht elektrifizierter Strecken erhöht werden. Langfristiges Ziel ist eine vollständige Dekarbonisierung der SPNV-Leistungen im Land Brandenburg. Für derzeit nicht-elektrifizierte SPNV-Strecken mit geringerer Nachfrage kann der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben eine Brückentechnologie bis zur vollständigen Elektrifizierung darstellen (vgl. Kapitel 2.8). Die Strecken der Berliner S-Bahn sind vollständig mit 750 Volt Gleichstrom elektrifiziert.

Die auf Berlin zulaufenden Hauptstrecken, sowie viele Strecken im südlichen Brandenburg sind zweigleisig ausgebaut. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt hier mindestens 120 km/h, es findet in der Regel ein Mischverkehr mit Fern-, Güter- und SPNV-Zügen statt. Die unterschiedlichen Betriebsgeschwindigkeiten von 80-120 km/h im Güterverkehr, 120-160 km/h im SPNV und 120-250 km/h im Fernverkehr sind eine Herausforderung in der Fahrplangestaltung und wirken sich zum Teil negativ auf die Streckenkapazität aus.

Die nicht elektrifizierten eingleisigen Strecken sind häufig als Nebenbahnen klassifiziert, womit eine Geschwindigkeit bis zu 100 km/h zulässig ist. Ein Mischbetrieb findet in geringem Umfang mit dem Güterverkehr statt.

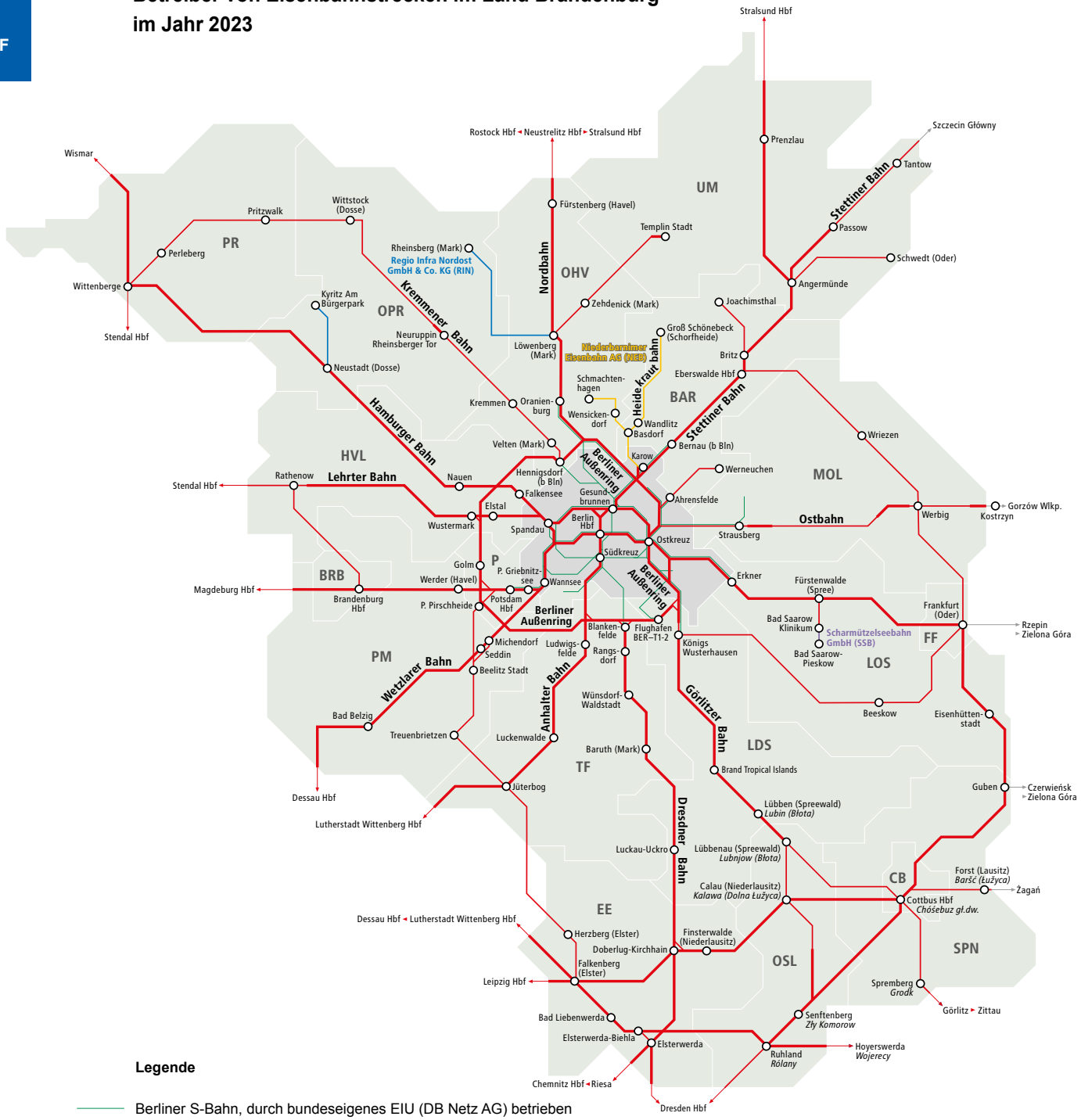
Nicht alle Strecken im Land Brandenburg befinden sich in einem zukunftsfähigen Zustand. Ein Beispiel stellt die Ostbahn (zwischen Berlin, Strausberg, Müncheberg (Mark) und der Staatsgrenze bei Kostrzyn) dar, die trotz überregionaler Funktion nicht elektrifiziert und größtenteils eingleisig ist.

Zugangsstellen zum System Bahn: Stationen

Neben einem bedarfsgerechten Streckennetz liegt auf den SPNV-Stationen als Zugangsstellen zum System Bahn ein wesentlicher Fokus. Im Jahr 2022 werden 346 Stationen in Brandenburg durch den SPNV bedient, wovon 24 reine S-Bahnstationen sind.

ENT-
WURF

Betreiber von Eisenbahnstrecken im Land Brandenburg im Jahr 2023



Legende

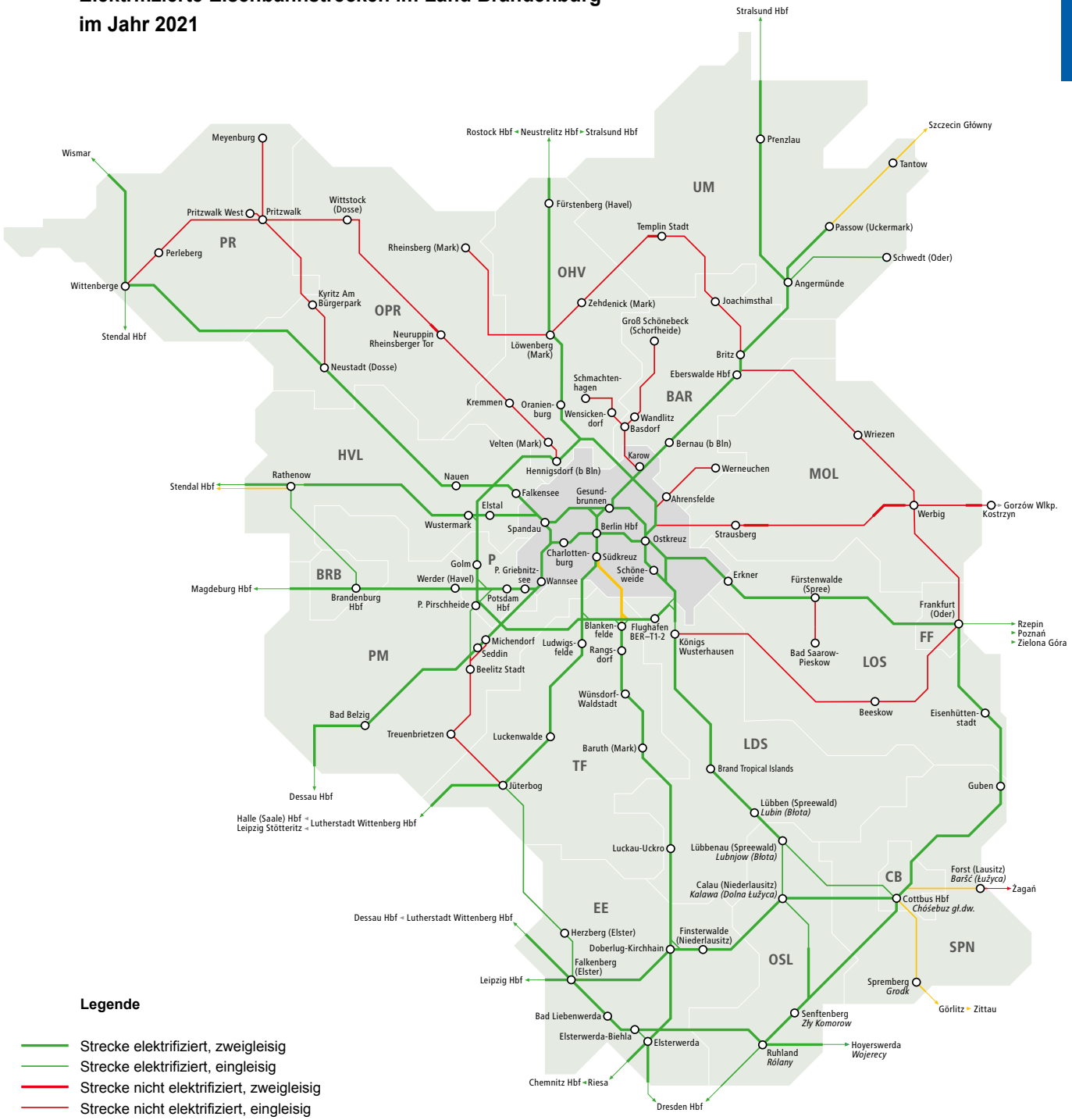
- Berliner S-Bahn, durch bundeseigenes EIU (DB Netz AG) betrieben
- bundeseigenes EIU (DB Netz AG), zweigleisig
- bundeseigenes EIU (DB Netz AG), eingleisig
- nicht bundeseigenes EIU (NE-Bahn)
- Infrastruktur außerhalb Bundesgebiet
- ausgewählte Zugangsstellen

Keine Darstellung von Strecken ohne bestellten SPNV

Karte 1: Infrastrukturbetreiber im Land Brandenburg im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Elektrifizierte Eisenbahnstrecken im Land Brandenburg im Jahr 2021



Legende

- Strecke elektrifiziert, zweigleisig
- Strecke elektrifiziert, eingleisig
- Strecke nicht elektrifiziert, zweigleisig
- Strecke nicht elektrifiziert, eingleisig
- Strecke nicht elektrifiziert, aber in Planung bzw. Bau, zweigleisig
- Strecke nicht elektrifiziert, aber in Planung bzw. Bau, eingleisig
- ausgewählte Zugangsstellen

Keine Darstellung des Berliner S-Bahn Netzes, da vollständig elektrifiziert (750V Gleichstrom)

Keine Darstellung von Strecken ohne bestellten SPNV

Karte 2: Elektrifizierte Bahnstrecken im Land Brandenburg im Jahr 2021 (Quelle: VBB GmbH)

2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen

Ein wesentliches Merkmal der Stationen in Bezug auf eine bedarfsgerechte Infrastruktur ist die bauliche Barrierefreiheit der Zugangsstellen[20].

Definition und Statistik

Eine Station wird im Land Brandenburg als baulich barrierefrei eingestuft, wenn der Zugang zu allen Bahnsteigen stufenfrei erfolgt (d.h. ebenerdig oder alternativ über Aufzug bzw. Rampe), die Bahnsteighöhe 0,55 m, 0,76 m oder 0,96 m über Schienenoberkante (ü.SO) beträgt und die Zuwegung sowie die Bahnsteiganlagen ein taktiles Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen aufweisen. Mit Stand 2022 sind 205 Stationen in Brandenburg als baulich barrierefrei einzustufen (siehe Karte 3). Bei den übrigen Stationen bestehen zumindest bezüglich eines genannten Kriteriums Einschränkungen.

Barrierefreier Ausbau der Stationen

Der Bund als Eigentümer des größten Stationsbetreibers DB Station&Service AG finanziert die zusätzlichen Anlagen, welche ausschließlich zur baulich barrierefreien Gestaltung der Stationen benötigt werden, nicht an allen Stationen.

Die DB Station&Service AG hat gemäß dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) mit anerkannten Verbänden eine Zielvereinbarung getroffen, welche grundsätzlich eine planerische Berücksichtigung der barrierefreien Gestaltung im Rahmen von Grunderneuerungs- bzw. Ausbaumaßnahmen berücksichtigt und eine entsprechende Realisierung der baulichen Barrierefreiheit nur an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden täglich vorsieht.

Bei bei Neubau und Modernisierung von Stationen, mit weniger als 1.000 Reisenden täglich wird jeweils geprüft, ob über die DB Station&Service AG oder mit landes- und/oder kommunaler Finanzierung die Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Darüber hinaus kann das Land Brandenburg, insbesondere an Verknüpfungsstellen mit dem kommunalen ÖPNV, auf Antrag eine barrierefreie Gestaltung derartiger Stationen als Einzelmaßnahme fördern.

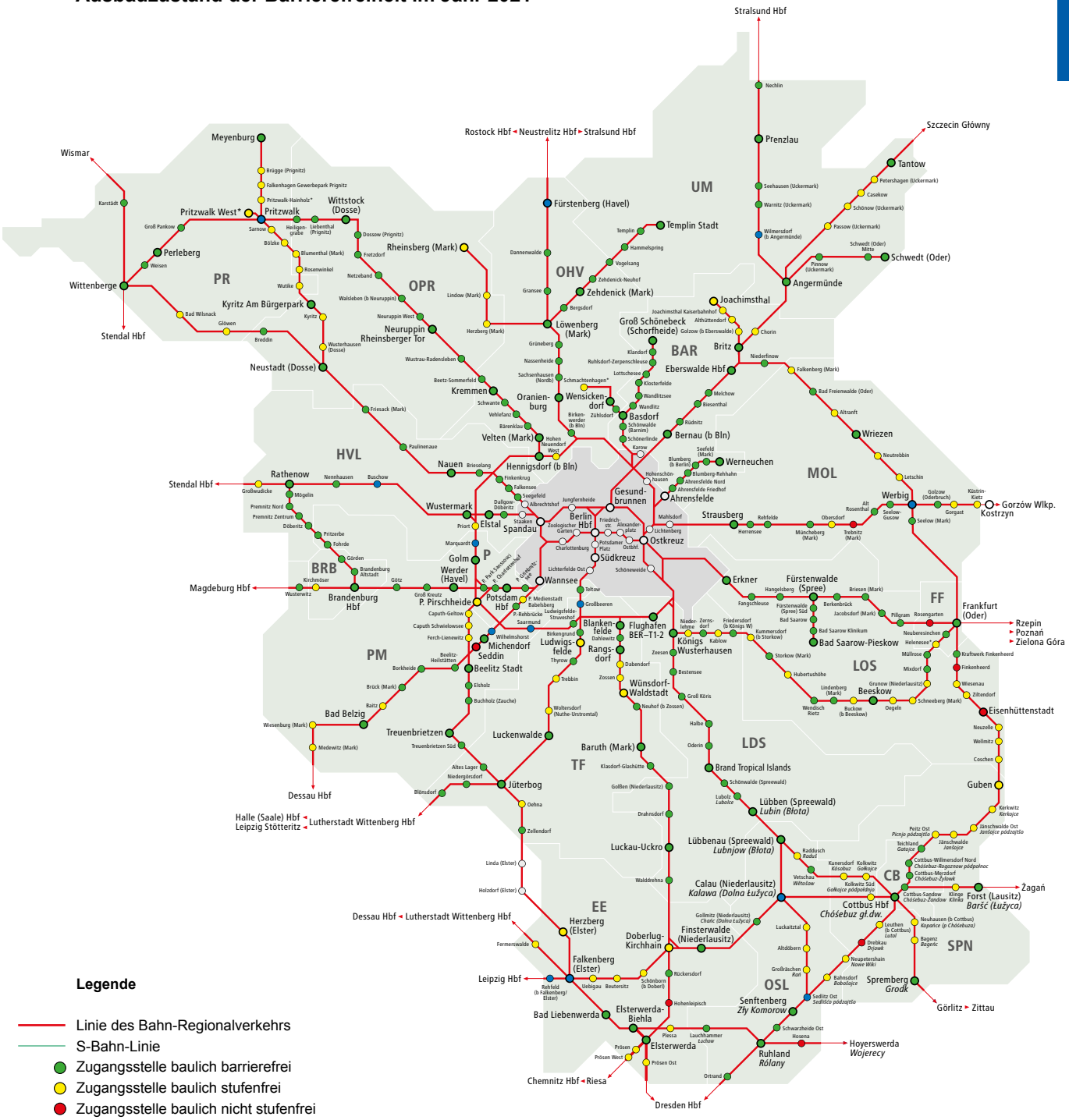
Fahrstuhl am Bahnhof Fredersdorf (b Berlin), MOL
(Quelle: Leue/VBB GmbH)

Blindenleitstreifen im Berliner Hauptbahnhof
(Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang)

20 Hinweis: Der Begriff „bauliche Barrierefreiheit“ ist kein rechtlich definierter Begriff, sondern dient dem Land Brandenburg zur Beschreibung von Stationen, die über eine Bahnsteighöhe von 0,55m, 0,76m oder 0,96m ü.SO sowie über ein taktiles Wegeleitsystem verfügen und die einen stufenfreien Zugang zu allen Bahnsteigen bieten. Damit ist der barrierefreie Zustieg in das Eisenbahnfahrzeug nicht inbegriffen, da für diesen Zustand die Einstiegshöhe des Fahrzeugs und die Bahnsteighöhe harmonisiert sein müssen. Dies ist im Land Brandenburg nicht flächendeckend der Fall.

ENT-
WURF

Ausbauzustand der Barrierefreiheit im Jahr 2021



Legende

- Linie des Bahn-Regionalverkehrs
- S-Bahn-Linie
- Zugangsstelle baulich barrierefrei
- Zugangsstelle baulich stufenfrei
- Zugangsstelle baulich nicht stufenfrei
- Zugangsstelle nur teilweise stufenfrei, z.B. nur eine Bahnsteigkante stufenfrei erreichbar
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Außerhalb Brandenburgs nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt
Alle Stationen der Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet baulich barrierefrei, Ausnahmen: Eichwalde, Schönfließ

Karte 3: Ausbauzustand der Barrierefreiheit von Stationen im Land Brandenburg im Jahr 2021 (Quelle: VBB GmbH)

2.5.3 Stand der Leit- und Sicherungstechnik

Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik, vor allem der Stellwerkstechnik, besteht ein erheblicher Modernisierungsbedarf.

Programm „Digitale Schiene Deutschland“

Aktuelle Entwicklungen zielen auf den Einsatz neu entwickelter Digitaler Stellwerke (DSTW) ab. DSTW und die European Train Control System (ETCS)-Technologie sind die Grundlage für einen deutlich effizienteren Bahnbetrieb, höhere Streckenkapazitäten sowie ein Plus an Qualität, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Ältere Stellwerke werden durch innovative Technik ersetzt und Verspätungen durch Stellwerksstörungen reduziert. Das spart Kosten in Millionenhöhe und reduziert die Aufwendungen für Betrieb und Instandhaltung.

„Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) ist ein Programm zur Digitalisierung des Systems Schiene und soll insbesondere die Einführung von ETCS und DSTW im gesamten bundeseigenen Streckennetz voranbringen. Durch die bundeseigenen EIU wurde zur Umsetzung des Programms eine gleichnamige Projektgesellschaft gegründet.

Dabei gilt es dafür Sorge zu tragen, dass zeitgleich eine fahrzeugseitige Ausrüstung für ETCS erfolgt sowie eine Prüfung, welche NE-Strecken als Schnittstelle zur DB Netz AG, mit ETCS ausgerüstet werden. Auch die Finanzierung dessen muss gesichert werden. Alleine für die Ausstattung des bundeseigenen Streckennetzes mit ETCS und DSTW rechnet der Bund mit Investitionskosten in Höhe von circa 32 Mrd. Euro bis 2035, welche bisher nicht finanziell abgesichert sind. Hinzu kommen Kosten in Höhe von ca. 8 Mrd. Euro für die dann notwendige Ausstattung der Fahrzeuge mit Technik (siehe auch Fachhintergrund).

Im Zusammenspiel mit der flächendeckend geplanten Einführung des ETCS als zukünftige europäische Vereinheitlichung der sicherungstechnischen Standards des Eisenbahnbetriebs ermöglicht die Anwendung Digitaler Stellwerke eine vollständige Führerstandssignalisierung und schafft somit die Grundlage für den Verzicht auf ortsfeste Signale.

Fachhintergrund:
European Train Control System (ETCS)

Hintergrund
Das europäische Schienenverkehr ist u.a. durch eine größtenteils nicht einheitliche Leit- und Sicherungstechnik gekennzeichnet. In Folge bestehen teilweise starke Restriktionen beim Einsatz von Schienenfahrzeugen über nationale Grenzen hinweg. ETCS soll die stark unterschiedlichen Zugbeeinflussungssysteme europaweit ablösen und Interoperabilität fördern.

Zwei haltzeigende Hauptsignale an einer elektrifizierten Bahnstrecke (Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben)

Merkmale von ETCS
ETCS ist ein auf Eurobalisentechnik (punktförmig), Euroloop (Antennenkabel in Verbindung mit einer Eurobalise, quasi linienförmig) bzw. auf Funkkontakt (kontinuierlich) basierendes Zugbeeinflussungssystem, welches europaweit grenzüberschreitenden Verkehr und einheitliche Fahrzeugzulassungen ermöglichen soll. Im Zusammenhang mit der notwendigen Anpassung bzw. Erneuerung der Stellwerke kann es eine erhöhte Streckenkapazität ermöglichen.

ETCS-Level
Das ETCS besteht auf unterschiedlichen Niveaus („Levels“), die insbesondere die Kommunikationsrichtung zwischen Fahrzeug und Strecke beschreiben:

- **Level 1:** Punktuelle Übertragung der Streckendaten (z. B. Signalstellungen) in das Fahrzeug ohne Rückmeldung von diesem
- **Level 2:** Kontinuierliche Datenübertragung funkgestützt in beide Richtungen (Strecke – Fahrzeug, Fahrzeug – Strecke)
- **Level 3:** Zusätzlich zu Level 2 erfolgt Zugvollständigkeitserkennung ausschließlich im Fahrzeug, dadurch werden Gleisfreimeldeeinrichtungen und feste Blockabstände eingespart.

Ortsfeste Balisen dienen in den Level 2 und 3 der Ortung des Zuges. Ab Level 2 soll eine Ausrüstung mit ortsfesten Signalen an der Strecke und in Bahnhöfen vermieden werden. Die Einsparung des Signalkabelsystems soll für eine entsprechend verbesserte Wirtschaftlichkeit der Sicherungstechnik sorgen.

Vorteile von ETCS im SPNV
ETCS kann in den Level 2 und 3 eine höhere Streckenauslastung bei entsprechend höheren Fahrzeug- und Infrastrukturkosten ermöglichen. Weiterhin kann mit ETCS ein Fahrzeugaustausch über Staatsgrenzen hinweg stattfinden, wenn die Streckenanlage entsprechend ausgerüstet ist. Dies gilt ebenso für die Berücksichtigung weiterer europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Vergabe von SPNV-Verkehrsleistungen.

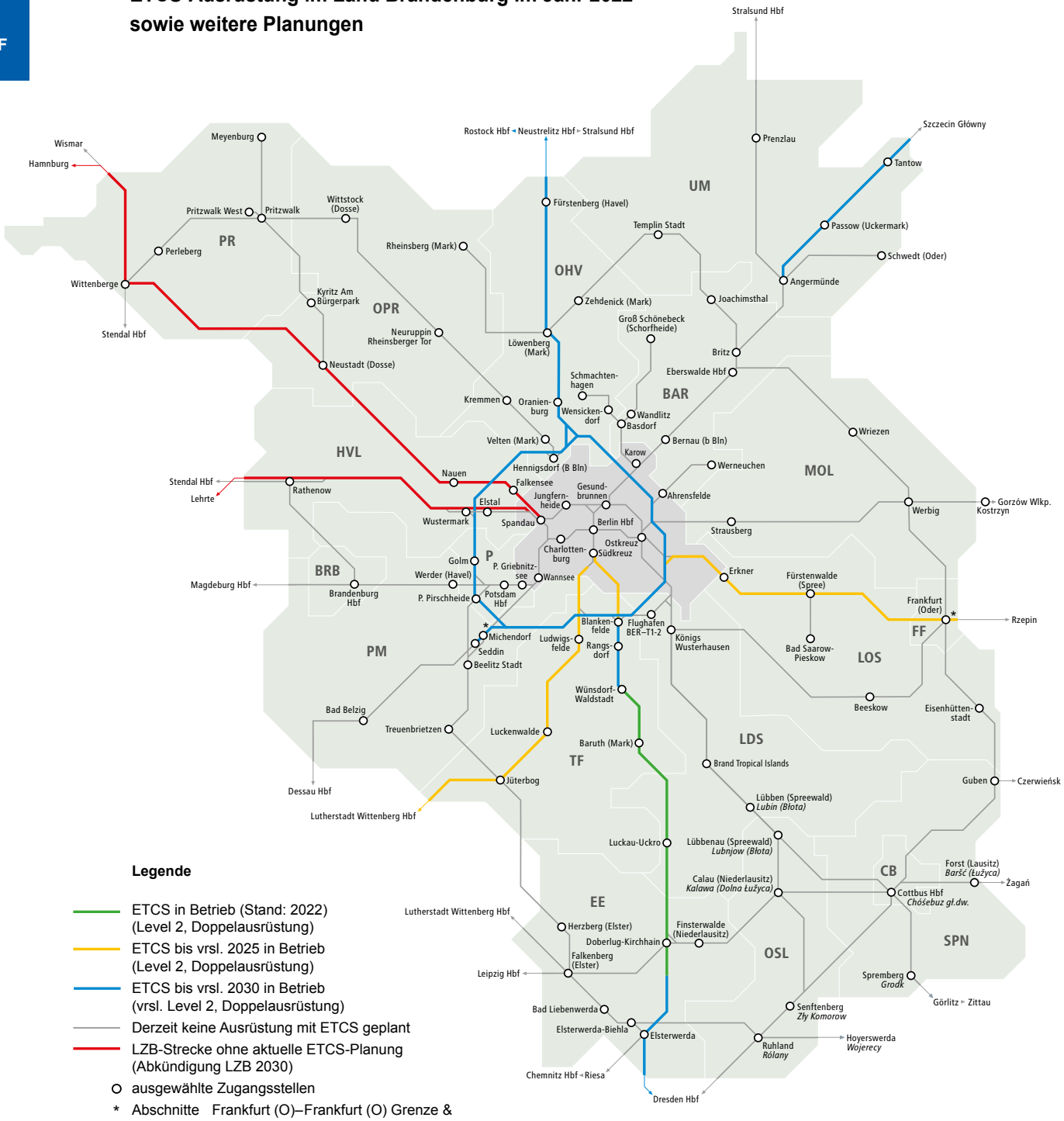
Nachteile von ETCS
Da nur im Level 1 die streckenseitig vorhandenen Lichtsignale weiter bestehen bleiben und nachgenutzt werden, verschwindet bei den anderen beiden Leveln mit den Signalen eine relativ komfortable Rückfallebene im Falle einer technischen Störung der Kommunikation zwischen Strecke und Fahrzeug. Muss dadurch „Fahren auf Sicht“ erfolgen, ist das Fahrzeug mit entsprechend stark verminderter Geschwindigkeit unterwegs.

Da die Umrüstung auf ETCS ohne Beibehaltung der derzeit flächendeckend vorhandenen Sicherungstechnik (System „PZB90“) erfolgt, benötigt jedes auf der Strecke verkehrende Fahrzeug für die zukünftige Streckennutzung eine zusätzliche technische Ausstattung. Hierfür fallen zusätzlich zur Streckenausrüstung hohen Kosten an, welche eine zentrale Herausforderung für alle Beteiligten darstellt.

Im Land Brandenburg sind ausgewählte Strecken mit ETCS ausgerüstet oder dafür vorgesehen, dass eine Ausrüstung stattfinden wird. In der Karte 4 sind diese dargestellt.

ENT-
WURF

ETCS-Ausrüstung im Land Brandenburg im Jahr 2022 sowie weitere Planungen



Legende

- ETCS in Betrieb (Stand: 2022) (Level 2, Doppelausrüstung)
- ETCS bis vrsl. 2025 in Betrieb (Level 2, Doppelausrüstung)
- ETCS bis vrsl. 2030 in Betrieb (vrsl. Level 2, Doppelausrüstung)
- Derzeit keine Ausrüstung mit ETCS geplant
- LZB-Strecke ohne aktuelle ETCS-Planung (Abkündigung LZB 2030)
- ○ ausgewählte Zugangsstellen
- * Abschnitte Frankfurt (O)–Frankfurt (O) Grenze & Berliner Außenring–Seddin vrsl. Level 1

Doppelausrüstung = Ausrüstung mit ETCS und PZB (Punktförmiger Zugbeeinflussung)

Keine Darstellung des Berliner S-Bahn-Netzes

Darstellung ausgewählter Strecken ohne bestellten SPNV

Karte 4: Aktueller und geplanter Infrastruktur-Aurüstungsstand mit dem Zugsicherungssystem ETCS im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

Fazit

Eine deutlich modernisierte und erweiterte Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für einen leistungsfähigen Schienenverkehr mit Zukunft. Auch wenn diese in Brandenburg bisher nicht entsprechend flächendeckend ausgebaut ist, konnten in den letzten Jahren im Rahmen der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel bereits zahlreiche Maßnahmen mit Unterstützung des Landeshaushaltes umgesetzt werden (vgl. Kapitel 3.2).

2.6 Nationale und internationale Planungen

Für die Planung des SPNV-Angebotes in Brandenburg stellen übergeordnete Konzepte anderer Institutionen bzw. politischer Ebenen eine wesentliche Rahmenbedingung dar. Sowohl internationale Planungen auf EU-Ebene und des Nachbarlandes Polen (vgl. Kapitel 4.1.3), als auch Planungen auf Bundesebene müssen daher bei der Ausgestaltung des SPNV in Brandenburg Berücksichtigung finden.

2.6.1 Überblick der Planungsebenen

Tabelle 3 zeigt eine Einordnung des Landesnahverkehrsplan sowie ausgewählter übergeordneter Konzepte in die verschiedenen Planungsebenen. Die Landesebene selbst wird im nachfolgenden Kapitel 2.7 behandelt.

Ebene	Raumordnung/ Landesplanung	Mobilität	Sektorale Planungen
	Integrierte Gesamtkonzepte		
EU	Europäisches Raumentwicklungskonzept	Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)	Grenzüberschreitende Projekte
Bund	Raumordnungsgesetz	Bundesverkehrswegeplanung	• Bedarfsplan Schiene • Deutschlandtakt
Land	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR, gemeinsam von Berlin und Brandenburg)	• Mobilitätsstrategie (Brandenburg) • Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin	• **Landesnahverkehrsplan Brandenburg** • Nahverkehrsplan Berlin

Tabelle 3: Einordnung des Landesnahverkehrsplan in verschiedenen sektoralen Planungsebenen (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

2.6.2 Europäische Infrastrukturplanung: Transeuropäisches Verkehrsnetz

Die Europäische Union verfügt zwar formal über keine raumordnerische Kompetenz, durch sektorale Verordnungen, informelle Konzepte und finanzielle Förderung nimmt sie jedoch Einfluss auf die Raumordnung der Mitgliedsländer. Auf Basis der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz TEN-V (englisch TEN-T) werden alle Verkehrsträger zur Erreichung folgender Ziele gefördert:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Förderung einer polyzentrischen Raumstruktur
- Verwirklichung des Binnenmarktes und des freien Dienstleistungsverkehrs

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist innerhalb des TEN-V ein zentraler Knoten. Durch Brandenburg verlaufen drei übergeordnete Kernnetzkorridore, die sich in Berlin kreuzen (siehe Karte 5). Im Rahmen der jeweiligen Ausbauten kann auch der Regionalverkehr profitieren, etwa von kürzeren Reisezeiten oder höheren Trassenkapazitäten.

2.6.3 Nationale Infrastrukturplanung

Der Bundesverkehrswegeplan

Daneben ist die nationale Infrastrukturplanung und dabei besonders der Bundesverkehrswegeplan[21] zu berücksichtigen. Letzterer ist ein verkehrsträgerübergreifendes Rahmenprogramm der Bundesregierung zum Ausbau der Infrastruktur. Die einzelnen Maßnahmen werden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen sowie nach umwelt- und naturschutzfachlicher, raumordnerischer und städtebaulicher Beurteilung priorisiert. Die Maßnahmen im Eisenbahnbereich werden schließlich im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und im Bedarfsplan Bundesschienenwege aufgeführt. Das Land Brandenburg hat sich an der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit eigenen Maßnahmenvorschlägen beteiligt (vgl. Kapitel 3.2).

Bundesweit im Takt unterwegs: Der Deutschlandtakt

Mit dem Deutschlandtakt werden Infrastrukturausbaumaßnahmen aus einem bundesweiten Zielfahrplan für den Personen- und den Güterverkehr abgeleitet, die Eingang in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege finden. Dieser Zielfahrplan folgt dem Prinzip eines integralen Taktfahrplans (ITF). Die Erstellung des Deutschlandtaktes erfolgt federführend durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unter Berücksichtigung der Vorschläge der Länder, der VBB GmbH sowie weiterer Beteiligter.

Mit dem Zielfahrplan sollen einerseits optimale Anschlüsse für die Fahrgäste sichergestellt und andererseits eine optimale Nutzung der Infrastrukturkapazitäten durch vertaktete Systemtrassen für Fern-, Nah- und Güterverkehr ermöglicht werden. Zielstellung ist die Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr bis 2030 sowie die deutliche Erhöhung des Marktanteils des Güterverkehrs[22] auf der Schiene.

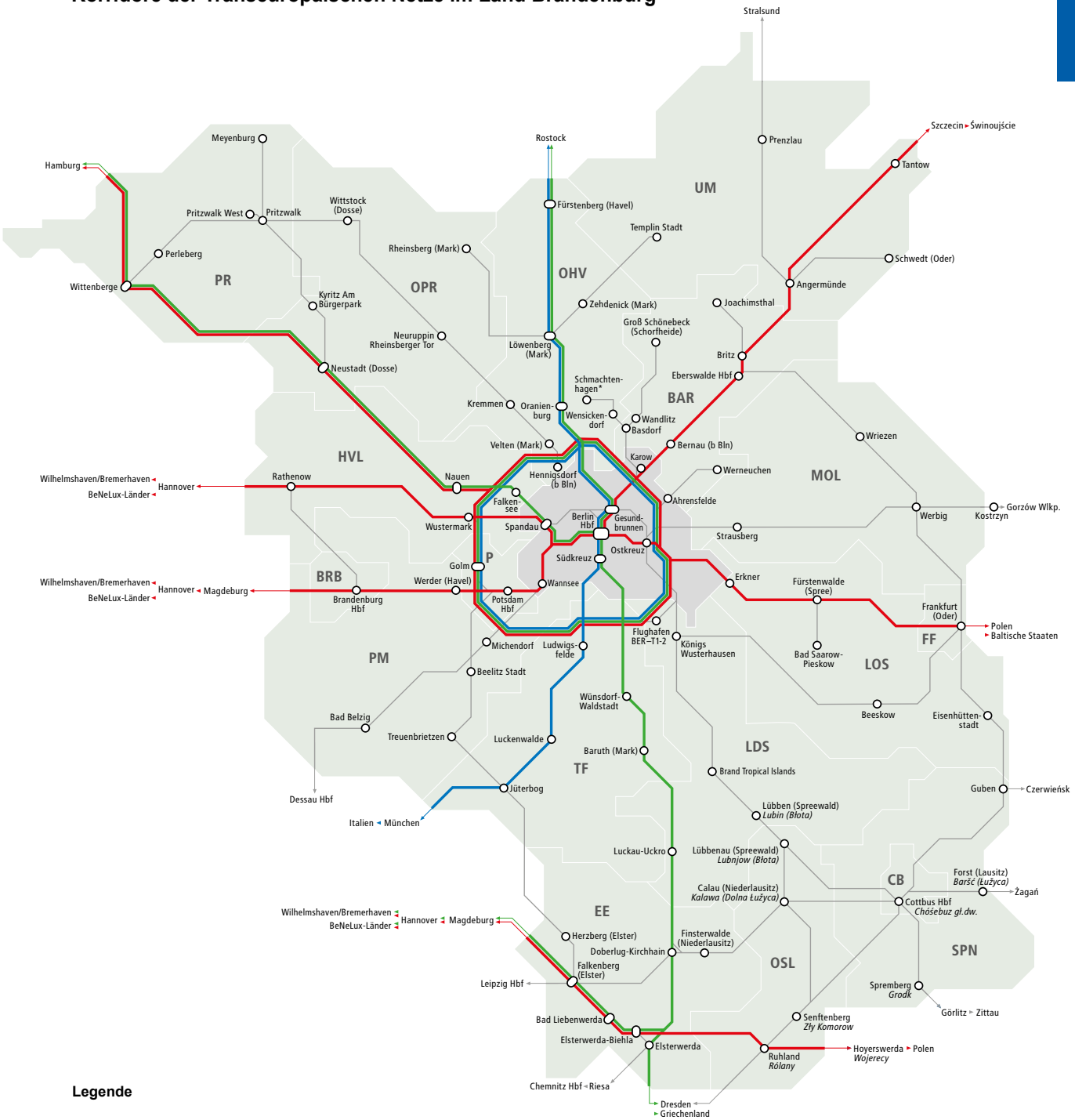
Deutschlandtakt

21 Link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

22 Link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr-2020.pdf?__blob=publicationFile

ENT-
WURF

Korridore der Transeuropäischen Netze im Land Brandenburg



Legende

- TEN-Korridor Nordsee – Ostsee
- TEN-Korridor Orient/Östliches Mittelmeer
- TEN-Korridor Skandinavien – Mittelmeer
- ausgewählte Zugangsstellen

Nur Schienenkorridore dargestellt

Karte 5: Korridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Land Brandenburg (Datenquelle: TEN-Tec, Europäische Kommission, Grafik: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Vorgehen bis zum Deutschlandtakt

Der als Ergebnis aus dem dritten Gutachterachterentwurf zum Deutschlandtakt[23] hervorgehende Zielfahrplan für den Güter-, Personennah- und Fernverkehr und die daraus abgeleiteten, zur Umsetzung des Fahrplans notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, ergeben gemeinsam den „Planfall Deutschlandtakt“. Von Seiten des Bundes wurden rund 180 Ausbaumaßnahmen mit unmittelbarer oder mittelbarer Auswirkung auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder den Schienengüterverkehr (SGV) volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis der Untersuchung wurde ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 ermittelt, so dass die für den Planfall notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurden (zu konkreten Maßnahmen in Brandenburg vgl. Kapitel 3.2 und 4.2).

Der Deutschlandtakt wird aktuell von Seiten des BMDV vor allem als ein Instrument der Infrastrukturplanung angesehen, das keine verbindlichen Aussagen zu künftigen Angeboten trifft. Dies gilt insbesondere für das Angebot im SPFV, das derzeit eigenwirtschaftlich von den jeweiligen Verkehrsunternehmen erbracht wird. Für das Land Brandenburg haben verbindliche Aussagen zu künftigen Fernverkehrsangeboten indes erhebliche Bedeutung, um die Angebote des SPNV daran ausrichten zu können.

Vom Land Brandenburg verfolgte Ziele des Deutschlandtaktes

Die wesentliche Zielstellungen für den Deutschlandtakt für das Land Brandenburg sind (siehe auch Karte 23):

- Die Verbesserung der Anbindung von Städten in Brandenburg an den Fernverkehr durch verbindliche, vertaktete Fernverkehrsangebote entsprechend der Planungen des Deutschlandtaktes. Hierzu zählen insbesondere
  - die Einbindung von Brandenburg an der Havel, Cottbus und der Landeshauptstadt Potsdam in das Fernverkehrsnetz,
  - die stündliche Bedienung des Umsteigeknotens Wittenberge,
  - die verlässliche Vertaktung der bereits bestehenden Fernverkehrsangebote Berlin – Eberswalde – Angermünde – Prenzlau – Stralsund sowie Berlin – Frankfurt (Oder) – Polen, und
  - die verbesserte Anbindung des Flughafens BER.
- Die Einrichtung bzw. Sicherstellung wesentlicher Umsteigeknoten im Schienennetz (z. B. die Knoten Angermünde, Cottbus Hbf und Wittenberge).
- Die Berücksichtigung der Planungen des SPNV entsprechend dieses Landesnahverkehrsplans.
- Die Berücksichtigung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr, insbesondere auch der Verkehre von und nach Polen.
- Der zielgerichtete Ausbau der Infrastruktur zur Aufnahme der halbstündlichen Fernverkehrsangebote auf den Schnellfahrstrecken Richtung Hamburg, Hannover und Halle/Leipzig, insbesondere
  - der Ausbau der Hamburger Bahn zwischen Berlin und Nauen sowie im Knoten Wittenberge
  - der Ausbau der Lehrter Stammstrecke zwischen Wustermark und Stendal
  - der Ausbau der Anhalter Bahn zwischen Berlin und Ludwigsfelde.

23 Link: https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle

- Die Erarbeitung etappenweiser Zielfahrpläne, da die Infrastrukturmaßnahmen nur schrittweise realisiert werden können.
- Die zeitnahe Einführung von vorab definierten Systemtrassen für die jeweiligen Verkehrsarten, so dass die bisher schon im SPNV umgesetzten Taktfahrpläne und die damit verbundenen Anschlussbeziehungen auch über mehrere Fahrplanperioden hinweg zuverlässig sichergestellt werden können.
- Die Beibehaltung eines verkehrsunternehmensübergreifenden Tarifsystems im Fern- und Nahverkehr, da sich nur so die Vorteile des verbesserten Angebotes vollständig für die Fahrgäste entfalten können.

2.6.4 Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs

Aktuelles Fernverkehrsangebot

SPFV wird in Deutschland eigenwirtschaftlich betrieben, er hat jedoch unmittelbare Auswirkungen auf den regionalen Nahverkehr. Trotz der Öffnung des Marktes für private Anbieter, wird der Großteil des SPFV aktuell von der DB Fernverkehr AG erbracht. Angebote privater Anbieter beschränken sich auf die Halte des Harz-Berlin-Expresses in Potsdam Hbf und Brandenburg Hbf. Weitere Verbindungen mit Halt im Land zeigt Tabelle 4 (Stand 2021).

Produkt	Linienverlauf, mit jeweiligen Halten im Land Brandenburg	Takt oder Züge/Tag
EC	Hamburg – **Wittenberge** – Berlin – Dresden – Prag	120-Min
EC	Berlin – **Frankfurt (Oder)** – Warschau/Gdansk – Gdynia	4 – 5 Zugpaare
EC	Berlin – **Frankfurt (Oder)** – Przemysl	1 Zugpaar
RJ	Graz – Wien – Prag – Dresden – **Elsterwerda** – **Doberlug-Kirchhain** – Berlin	1 Zugpaar
IC	Rostock – **Oranienburg** – Berlin – **Flughafen BER Terminal 1-2** – **Doberlug-Kirchhain** – **Elsterwerda** – Dresden	120-Min
IC/ ICE	Stralsund – **Prenzlau** – **Angermünde** – **Eberswalde Hbf** – **Bernau (b Berlin)** – Berlin	2 – 5 Zugpaare
IC	Westerland (Sylt) – Hamburg – **Wittenberge** – Berlin – Dresden	1 Zugpaar
IC	Magdeburg – **Brandenburg Hbf** – **Potsdam Hbf** – Berlin – **Königs Wusterhausen – Lübben (Spreewald) – Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf**	1 Zugpaar
HBX	**Berlin - Potsdam Hbf – Brandenburg Hbf** – Magdeburg Hbf – Halberstadt – Goslar/Thale Hbf	1 Zugpaar
NJ	Berlin – **Brandenburg Hbf** – Magdeburg – Frankfurt (Main) – Stuttgart – Basel – Zürich	1 Zugpaar
NJ	Berlin – **Frankfurt (Oder)** – Wien Hbf/Krakow/Budapest	1 Zugpaar

Tabelle 4: Fernverkehrsangebote mit Verkehrshalten im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021, Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Zukünftige Veränderungen des SPFV-Angebotes im Land Brandenburg

Die DB Fernverkehr AG hat für die kommenden Jahre sowohl Taktverdichtungen als auch neue Linien mit Halten im Land Brandenburg angekündigt:

- **Berlin – Frankfurt (Oder) – Warschau:** Taktverdichtung zum Zweistundentakt (ab Fahrplan 2023)
- **Magdeburg – Brandenburg an der Havel – Potsdam – Berlin:** Angebot zusätzlicher IC-Zugpaare (ab Fahrplan 2023)

Fachhintergrund: Integraler Taktfahrplan (ITF)

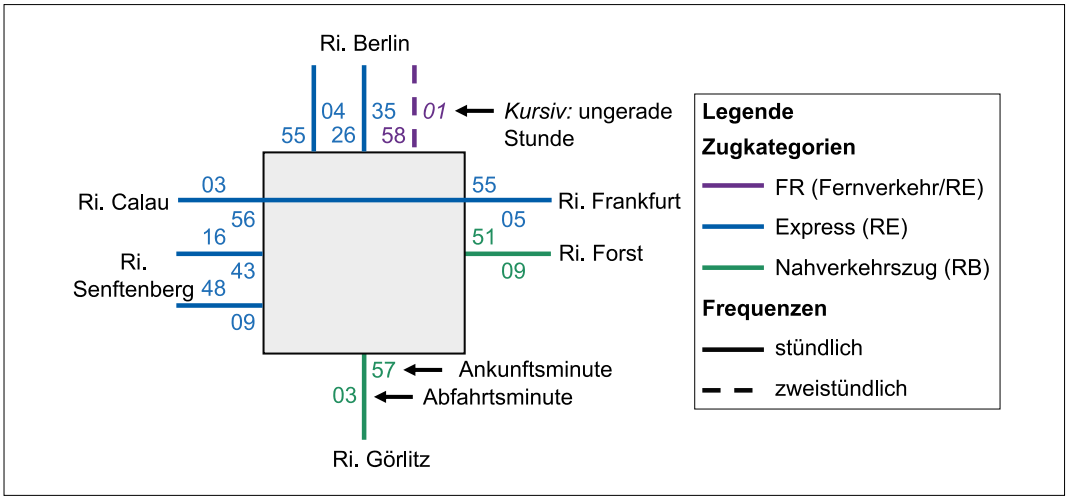
Merkmale eines ITF

- **Taktverkehr:** Alle Eisenbahnlinien werden im festen Zeitabstand von i.d.R. 30, 60 oder 120 Minuten bedient.
- **Nullsymmetrie der Fahrpläne:** Die Fahrpläne sind in der Regel nullsymmetrisch konstruiert, d. h. die Züge einer zweistündlichen Linien begegnen (kreuzen) sich auf ihrem Linienweg jeweils zur vollen Stunde, im Stundentakt jeweils zur vollen und zur halben Stunde.
- **Taktknoten im Land Brandenburg** Karte 21 zeigt die Taktknoten im Land Brandenburg im Jahr 2023
- **Vielfältige Umstiegsmöglichkeiten** An vielen Knotenbahnhöfen treffen die Züge kurz vor der vollen (Nullknoten) oder halben Stunde (Halbknoten) ein, ermöglichen Fahrgästen das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien und setzen nach einigen Minuten ihre Fahrt fort (siehe Abbildung 6)

Vorteile für die Fahrgäste

- Regelmäßige, angebotsorientierte Fahrtmöglichkeiten mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten
- Kurze Umsteigezeiten an Knotenbahnhöfen zu anderen Linien

Abbildung 6: Beispiel eines integralen Taktknotens (Cottbus Hbf, Stand: 1. Entwurf des Deutschland-Taktes) (Quelle: VBB GmbH)



- **Stralsund – Prenzlau – Angermünde – Eberswalde – Bernau (b Berlin) – Berlin:** Taktverdichtung zum Zweistundentakt (ab Fahrplanjahr 2027)

Ob zukünftig auch weitere private Fernverkehrsanbieter Linien mit Halt im Land Brandenburg betreiben, bleibt abzuwarten.

Zugang zum Fernverkehr durch Verknüpfung des SPNV

Darüber hinaus bestehen durch die Verknüpfung des SPNV mit den benachbarten Fernverkehrshalten in Berlin, Magdeburg, Stendal, Leipzig, Riesa und Dresden zahlreiche weitere Verbindungen von und zu den Orten in Brandenburg. Auch hier können die Fahrgäste von geplanten Angebotsausweitungen, zum Beispiel der Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Berlin und Hannover, profitieren.

SPNV-Tarifanerkennung im SPFV

Fernverkehrsangebote werden grundsätzlich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht. Somit entscheiden sie auch eigenverantwortlich über das jeweilige Fahrtenangebot und die Bedienung der Zwischenhalte. Sofern die Fernverkehrsangebote in das SPNV-Angebot integriert sind (z. B. abwechselnder Zweistundentakt SPFV-SPNV oder Ersatz von Taktzügen des SPNV durch SPFV) wird eine tarifliche Integration in den VBB-Tarif angestrebt. Dies ist aktuell auf den Relationen Berlin – Elsterwerda, Berlin – Prenzlau und Potsdam – Berlin – Cottbus im Ergebnis eines wettbewerblichen Vergabefahrens vertraglich vereinbart. Für die Tarifanerkennung sind Zahlungen an die SPFV-Unternehmen erforderlich.

Fazit

Die infrastrukturellen Rahmenbedinungen für den SPNV in Brandenburg werden durch europäische und nationale Planungen beeinflusst. Für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans ist der Bund in der Verantwortung, den Ausbau überregional bedeutender Strecken, wie etwa der Ostbahn (Berlin – Küstrin), zu realisieren. Ausbauplanungen sollten dabei immer – wie im Deutschlandtakt – unter Berücksichtigung eines Zielfahrplans für Regional-, Fern- und Güterverkehr erfolgen. Bei der Gestaltung des Angebotes ist eine koordinierte Zusammenarbeit mit den EVU des SPFV wichtig, um Synergien zwischen SPFV und SPNV zugunsten des Gesamtsystems zu nutzen. Voraussetzung dafür sind sowohl gute Anbindungen des Landes an den Fernverkehr als auch verlässliche Anschlüsse an den Fern- und Nahverkehr in definierten Umsteigeknoten. Der Deutschlandtakt bietet die Chance, den Schienenverkehr in Deutschland und damit auch in Brandenburg nachhaltig zu verbessern. Hierzu müssen neben der Angebotsplanung und dem Ausbau der Infrastruktur auch die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnregulierungsgesetzes weiterentwickelt werden. Das Land Brandenburg wird sich daher auch künftig gemeinsam mit dem Land Berlin und der VBB GmbH für die weitere Umsetzung des Deutschlandtaktes einbringen.

2.7 Konzepte und Pläne für Berlin und Brandenburg

Neben den nationalen und internationalen Planungen finden auch gemeinsame Konzepte für Berlin und Brandenburg Berücksichtigung in der Verkehrsplanung. Durch die eng verflochtene Hauptstadtregion (vgl. Kapitel 2.1) erfolgen die verkehrs- und raumplanerischen Maßnahmen Berlins und Brandenburgs daher nicht isoliert, sondern werden meist länderübergreifend betrachtet.

Der vorliegende Landesnahverkehrsplan dient als spezifisches sektorales Planwerk. Er setzt die Ansprüche aus integrierten Gesamtkonzepten zur Landesplanung und Mobilität sowie weiterer ÖPNV-Konzepte um und konkretisiert diese.

2.7.1 Landesentwicklungsplanung der Hauptstadtregion

Wie in Kapitel 2.1 aufgezeigt, ist insbesondere das Berliner Umland von einem Bevölkerungswachstum geprägt. Dies erfordert zusätzlichen Wohnraum und führt zu einer steigenden Verkehrsnachfrage. Der 2019 in Kraft getretene *Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg* (LEP HR)[24] enthält Vorgaben, welche Flächen zur weiteren Siedlungsentwicklung genutzt werden können. Vorgesehen ist eine Konzentration dieser Flächen:

- **Im Stadt-Umland-Raum Berlin-Potsdam:** Entlang der bestehenden SPNV-Achsen in einem Einzugsbereich von drei Kilometern um die Stationen, dem sogenannten Siedlungsstern
- **Außerhalb dieses Raumes:** Nur in Ober- und Mittelzentren mit einem Fokus auf die sogenannten „Städte der zweiten Reihe“
- **In grundfunktionalen Schwerpunkten** als zusätzliche Wachstumsreserve (vgl. Fachhintergrund: Integraler Taktfahrplan (ITF))

Alle Mittel- und Oberzentren in Brandenburg verfügen über eine SPNV-Anbindung. Die Raumplanung sieht die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum somit dort vor, wo bereits SPNV-Infrastruktur vorhanden ist. Bei der Planung des SPNV-Angebotes muss der zu erwartende Nachfragezuwachs berücksichtigt werden.

2.7.2 Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg

Die Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg[25] stellt das Leitbild für die Verkehrspolitik und die Gestaltung der Mobilität im Land dar und ist somit Grundlage für weitere Fachplanungen wie den hier vorliegenden Landesnahverkehrsplan.

Insbesondere in Bezug auf Klimaschutzziele ist eine Anpassung der Mobilitätsstrategie 2030 an sich verändernde Rahmenbedingungen und Erfordernisse notwendig, weshalb gemäß Festlegung im Koalitionsvertrag des Landes vom Oktober 2019 derzeit eine Fortschreibung erarbeitet wird. Diese erfolgt mit der Zielsetzung einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split in Brandenburg auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030.

Neben der Gewährleistung einer effizienten, hochwertigen, flexiblen, bezahlbaren und barrierefreien Mobilität im Land Brandenburg soll hierbei insbesondere den Anforderungen eines treibhausgasneutralen und umweltfreundlichen Verkehrssystems im Land Brandenburg Rechnung getragen werden.

24 Link: https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/

25 Link: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilit%C3%A4tsstrategie_bf.pdf

Darüber hinaus gilt es das Ziel einer Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 zu beachten. Dementsprechend wird bei einer Fortschreibung der Mobilitätsstrategie der Schwerpunkt auf einer Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV) liegen müssen.

Der Berliner *Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr*[26] führt die Steigerung des des ÖPNV-Anteils am Modal-Split ebenfalls als Ziel auf. Die Steigerung soll explizit auch im Stadt-Umland-Verkehr mit Brandenburg erzielt werden. Im Maßnahmenkatalog wird neben i2030-Projekten (vgl. Kapitel 4.2) auch ein Wiederaufbau der Berliner Nordbahn (direkte Einbindung der Strecke aus Richtung Oranienburg) als langfristige Maßnahme benannt.

2.7.3 ÖPNV-Konzepte

In den vergangenen Jahren wurden von Nachbar-Aufgabenträgern, Landkreisen und Kommunen sowie Parteien, Verbänden und Initiativen verschiedene ÖPNV-Konzepte entwickelt. Die darin enthaltenen Ideen und Vorschläge wurden bei der Erarbeitung des Landesnahverkehrsplan genutzt.

Berliner Nahverkehrsplan

Das Berliner Äquivalent zum vorliegenden Landesnahverkehrsplan ist der *Nahverkehrsplan 2019-2023*[27]. Die Vorgaben zu Umfang und Qualität des SPNV werden zwischen den Ländern koordiniert, um Brüche an der Landesgrenze zu vermeiden. Die konkreten Planungen zeigt Kapitel 4.1 auf.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Neben den formellen Planungen der öffentlichen Hand bringen sich auch verschiedene Initiativen in die Weiterentwicklung des SPNV ein. Das *Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg*[28] bündelt viele Vorschläge aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Forderungen werden zudem politisch durch einige Landesverbände und einzelne Abgeordnete weiterer Parteien unterstützt. Gefordert wird ein schrittweiser Ausbau des SPNV bis 2035, aus dem dichte Takte bei S-Bahn und im Regionalverkehr hervorgehen:

- mindestens 10-Minuten-Takt für die S-Bahn nach Brandenburg
- 15-Minuten-Takt auf den pendlerstarken Korridoren bis zu den Städten der zweiten Reihe durch RegionalExpress (RE) und Regio-S-Bahn (RSB)
- 30-Minuten-Takt aller übrigen Direktverbindungen nach Berlin/Potsdam (RE/RSB)
- 60-Minuten-Takt als täglicher Grundtakt im ganzen Land (RE/RB)

Diese Ziele stimmen im Wesentlichen mit den Zielen des vorliegenden Landesnahverkehrsplanes überein. Jedoch sind im Einzelfall Forderungen aus betrieblichen, finanziellen oder vergaberechtlichen Gründen nicht unmittelbar umsetzbar.

26 Link: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/

27 Link:: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/

28 Bündnis Schiene BB – Link: https://buendnis-schiene-bb.de/

Fachhintergrund: Zentrale Orte und Städte der zweiten Reihe

Definition
Die zentralen Orte sind ein wichtiges Instrument der Raumordnung. Sie dienen der Zuordnung von Funktionen der Daseinsvorsorge zu einem bestimmten Ort sowie der geordneten Steuerung der sozialen, ökologischen, ökonomischen und siedlungsstrukturellen Entwicklung.

Klassifizierung Zentraler Orte
Die Klassifizierung erfolgt anhand eines Bedeutungsüberschusses gegenüber dem Umland. Die Festlegung von Ober- und Mittelzentren erfolgt im LEP HR, jene von grundfunktionalen Schwerpunkten in den Regionalplänen. Diese sind:

- **Oberzentren** sind im Land Brandenburg die Städte Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus und Brandenburg an der Havel. Hier sind hochwertige Funktionen der Daseinsvorsorge mit überregionaler Bedeutung angesiedelt. Dazu zählen unter anderem Spezialgeschäfte, Fachkliniken, Theater, Museen und (Fach-)Hochschulen.
- **Mittelzentren** konzentrieren gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung. Dazu zählen unter anderem Fachärzte, Kaufhäuser, Schwimmbäder, kulturelle Angebote, Krankenhäuser und weiterführende Schulen. Insgesamt gibt es 48 Mittelzentren in Brandenburg.
- **Grundfunktionale Schwerpunkte** weisen Einrichtungen des täglichen Bedarfs auf, die über die Nahversorgung hinausgehen. Sie sind in der Regel mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

Städte der Zweiten Reihe
Zu den sogenannten „Städte der zweiten Reihe“ zählen insgesamt 22 Mittel- und Oberzentren in Brandenburg, welche nicht zum Strukturraum Berliner Umland zählen und eine SPNV-Fahrzeit in das Berliner Stadtzentrum von unter 60 Minuten aufweisen. Diese sind (Stand: Oktober 2021):

- Angermünde
- Bad Belzig
- Beelitz
- Beeskow
- Brandenburg an der Havel
- Cottbus
- Eberswalde
- Frankfurt (Oder)
- Fürstenwalde (Spree)
- Gransee
- Jüterbog
- Kyritz
- Lübben (Spreewald)
- Lübbenau (Spreewald)
- Luckau
- Luckenwalde
- Nauen
- Neuruppin
- Rathenow
- Wittenberge
- Zehdenick (Mark)
- Zossen

Ein Zug der Linie RB46 nach Forst (Lausitz) am Cottbusser Hauptbahnhof (Quelle: VBB GmbH)

Fazit

Der Landesnahverkehrsplan ist ein Planwerk der ineinandergreifenden Strategien zur Verkehrs- und Raumplanung. Diese haben eine Stärkung des SPNV als Teil des Umweltverbundes zum Ziel, was unter anderem durch eine Bündelung der Siedlungsentwicklung an Orten mit SPNV-Anschluss erreicht werden soll. Planungen für den SPNV werden länderübergreifend koordiniert. Neben formellen Planungsinstrumenten werden auch Vorschläge von zivilgesellschaftlichen Initiativen berücksichtigt.

2.8 Klima, Nachhaltigkeit, Verkehrswende: Nahverkehr mit Zukunft

Neben planerischen und konzeptionellen Rahmenbedingungen gehören auch Aspekte der Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit zu einem attraktiven Nahverkehr mit Zukunft. Flächenverbrauch und Schadstoffausstoß sind dabei zwei essenzielle Aspekte des Verkehrssektors mit direkten Auswirkungen auf die Umwelt. Einerseits ist die Mobilität der Menschen gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendig, andererseits ist sie mit negativen Folgen unter anderem im Hinblick auf den Klimawandel verbunden. Damit die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden, wird auch im ÖPNV eine weitere Erhöhung des Anteils klimafreundlicher Verkehrsmittel benötigt.

2.8.1 Herausforderungen für den SPNV

Flächenverbrauch

Übermäßig viele versiegelte Flächen wirken sich negativ auf die Lebensqualität der Menschen sowie auf den Lebensraum von Pflanzen und Tieren aus. Besonders dort, wo Platz ein knappes Gut ist, ist der Einsatz flächeneffizienter Verkehrsmittel unerlässlich. Im Vergleich zum Pkw benötigt ein Stadtbus nur rund 20 Prozent der Fläche pro Person, Bahnen und Straßenbahn brauchen sogar weniger als ein Zehntel der Fläche[29]. Gerade in der Hauptverkehrszeit stellt der ÖPNV seine Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit unter Beweis. Eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit kann vielfach durch Kapazitätserhöhungen erreicht werden: Doppelstockzüge bieten im

29 Link: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/flaechenverbrauch; https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-Pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich

Vergleich zu einstöckigen Zügen deutlich mehr Sitzplätze bei gleichbleibend genutzter Infrastrukturlänge.

Klimaziele und Klimabilanz

Das im Rahmen des Pariser Abkommens im Jahr 2015 völkerrechtlich festgelegte Klimaschutzziel sieht vor, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. Die dafür notwendige Treibhausgasneutralität ab 2045, welche im Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegt ist, erfordert vom Verkehrssektor in Deutschland eine Reduktion der Emmissionen von mindestens 53 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Während die Treibhausgas-Emissionen aller anderen Sektoren seit diesem Jahr gesunken sind, sind sie im Verkehr in Brandenburg zunächst gestiegen und verharren seitdem (abgesehen vom Einbruch durch die COVID-19-Pandemie) auf gleichbleibendem Niveau. Um in Bezug auf die Umwelt- und Klimaschutzziele als Landesregierung abgestimmt vorzugehen, wird derzeit ein ressortübergreifender Klimaplan erarbeitet.

Zur Erreichung der Klimaziele kommt dem ÖPNV insgesamt und dem SPNV im Besonderen eine wichtige Rolle im Land Brandenburg zu. Abbildung 7 zeigt die Treibhausgas-Emissionen inklusive der Energiebereitsstellung (sogenannte Vorkette, z. B. Stromquelle, Diesel). Unter Berücksichtigung einer jeweils durchschnittlichen Auslastung liegen die Emissionen im SPNV bei rund einem Drittel gegenüber einer Fahrt mit dem Pkw. Zudem werden Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge mit oftmals über 30 Jahren Einsatzzeit im Durchschnitt länger als Personenkraftwagen betrieben.

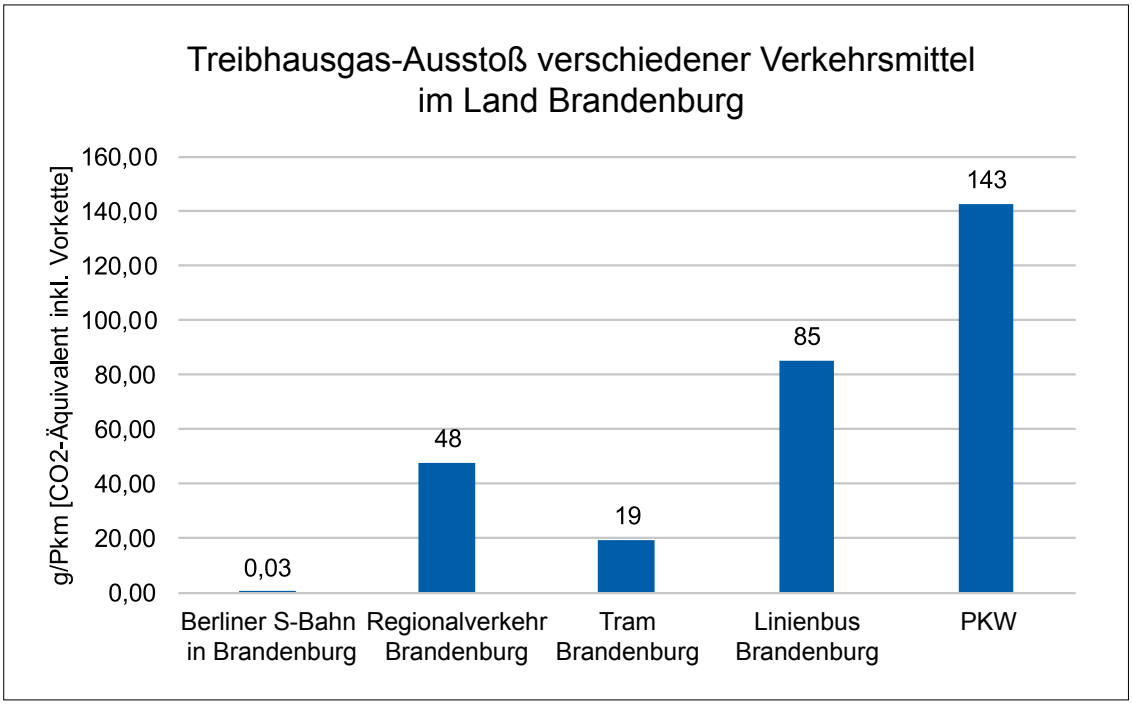


Abbildung 7: Ausstoß von Treibhausgasen verschiedener Verkehrsmittel im Jahr 2019 (Quelle: Brandenburg auf Basis Umweltmobilcheck, UBA und VBB; Übrige Werte: UBA)

Hinweis zur Abbildung: Berechnung des Energiebedarfs im ÖPNV auf Basis von Pkm und dem durchschnittlichen Energiebedarf je Platzkm. Zur Berechnung der Emissionen wurde unternehmensspezifisch entweder Ökostrom oder der bundesweite Strommix zu Grunde gelegt.

Weitere Umweltwirkungen: Lärm, Luftreinheit, Ressourcenverbrauch, Chemikalieneinsatz

Bezogen auf Luftschadstoffe (z. B. flüchtige Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Feinstaub) stößt der ÖPNV pro Personenkilometer eine deutlich geringere Menge als der Autoverkehr aus[30].

Ferner verursacht sämtlicher motorisierter Verkehr in Abhängigkeit von unterschiedlichen Rahmenbedingungen Lärm. Einfluss auf die Lärmentwicklung haben unter anderem die Anzahl und Art der Fahrzeuge, deren Geschwindigkeit und der jeweilige Abstand zu Gebäuden. Lärmschutz wird in aktive und passive Maßnahmen unterschieden, wobei erstere den entstehenden Lärm an der Quelle reduzieren, letztere jenen Pegel, den ein Empfänger erreicht. Betrachtet man den Bahnverkehr, tragen folgende Aspekte des aktiven Lärmschutzes zu einer Reduzierung des Schienenlärms bei:

- neue Schienenfahrzeuge mit strengeren Geräuschgrenzwerten
- verpflichtender Lärmschutz bei Neu- und Ausbauten von Infrastruktur
- Lärmsanierung des Bundes an bestehenden Schienenwegen unabhängig vom Ausbau oder der Modernisierung einer Strecke
- zunehmender Verzicht auf Pfeifsignale bei der Sicherung von Bahnübergängen
- Umrüstung der Bremsen von Güterwaggons auf Verbundmaterial („Flüsterbremsen“)

Zukünftig muss der Entwicklung von Alternativen zu umweltschädlichen Chemikalien, welche beispielsweise in der Schienenfahrzeugindustrie verwandt werden, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Handlungsbedarf besteht hier zum Beispiel aufgrund der Verwendung umweltschädlicher Treibhausgase (sogenannte „F-Gase“) als Kältemittel in Klimaanlagen von Schienenfahrzeugen.

Die Nutzung von Beton als priorisiertes Baumaterial der heutigen Zeit, unter anderem im Verkehrswegebau (z. B. für Brücken, Schwellen oder Bahnsteige), führt zudem zu einem großen Verbrauch der natürlichen Ressourcen Wasser und Sand sowie zu einem hohem Ausstoß von CO_2 während der Herstellung. Eine Alternative stellt hier beispielsweise die Nutzung von Holz als Baumaterial dar.

2.8.2 Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs

Um den Klimavorsprung des SPNV weiter auszubauen und dieselbetriebene Strecken umweltfreundlich abzulösen, stehen verschiedene Technologien zur Verfügung, die mit spezifischen Vor- und Nachteilen verbunden sind.

Elektrifizierung im SPNV

Der seit langem etablierte elektrische Betrieb mit Oberleitung erfordert zwar infrastrukturell eine Fahrleitung, ist aber sowohl aus ökologischer wie auch aus ökonomischer Sicht sehr effizient. Zudem ermöglicht der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien unter Nutzung erprobter Technologien einen nahezu emmissionesfreien Betrieb. Einzig auf geringer nachgefragten Strecken können alternative Antriebe die wirtschaftlichere Lösung oder auch eine Brückentechnologie bis zu einer Elektrifizierung sein.

30 Link: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr.

Durch eine Beschleunigung und Vereinfachung von Genehemigungsprozessen, für welche der Bund die Verantwortung trägt, könnten insbesondere weitere Nebenstrecken elektrifiziert werden. Als Vorlage für Prozessverbesserungen kann der Wiederaufbau von Bahnstrecken nach der Hochwasserkatastrophe im Ahrtal dienen.

Designstudie zum Triebfahrzeug Simens Mireo plus B – BEMU-Fahrzeug mit Einsatz bei der Niederbarnimer Eisenbahn ab Betriebsbeginn des Netzes Ostbrandenburg II im Dezember 2024 (Quelle: NEB/Siemens/E. Schadt)

Alternative Antriebstechnologien im SPNV

Überall dort, wo eine Streckenelektrifizierung noch keine Lösung darstellt, sollen alternative Antriebstechnologien zum Einsatz kommen. Die verschiedenen Konzepte zur Erzeugung der Antriebsenergie zeigt Tabelle 5.

Wegen der fehlenden Perspektive eines nahezu emissionsfreien Betriebes spielen Hybride mit Dieselanteil nur eine untergeordnete Rolle beim Einsatz alternativer Antriebe. Die Entscheidung für ein Fahrzeugkonzept ist jeweils einzelfallbezogen anhand der Stre-

Hybrid-Technologie	Merkmale
Oberleitung & Batterie (BEMU)	• Vollständig lokal emmissionsfreier Betrieb auch auf abschnittsweise elektrifizierten Strecken • Hoher Gesamtwirkungsgrad (geringe Widerstände im Fahrzeug, geringer Energieverlust) • Geringe Reichweite im Akkubetrieb • Ggf. weitere Nachlade-Infrastruktur (z. B. Oberleitungsinseln) nötig
Oberleitung & Diesel	• Flexibler Einsatz auf allen Strecken • Einsparung von fossilem Kraftstoff abhängig vom Einsatzgebiet • Durch Dieselanteil nur teilweise emissionsfreier Betrieb
Batterie & Diesel	• Flexibler Einsatz auf allen Strecken (Einschränkungen in Tunneln) • Vergleichweise geringere Einsparung von fossilem Kraftstoff • Nur teilweise emissionsfreier Betrieb
Batterie & Wasserstoff (HEMU)	• Flexibler Einsatz auf allen Strecken (vrsl. Einschränkungen in Tunneln) • Emissionsfreiheit abhängig von der Art der Wasserstofferzeugung • Geringer Gesamtwirkungsgrad • Aufwändige Infrastruktur zur Wasserstoffversorgung

Tabelle 5: Hybride Antriebstechnologien im SPNV (Quelle: VBB GmbH)

ckenspezifika zu treffen. Neben fahrzeugbezogenen Kosten (u. a. Fahrzeugbeschaffung, Traktionsenergie, belastungsabhängiger Verschleiß von Antriebs- und Speicherkomponenten) sind Infrastrukturkosten (u. a. Bau einer Oberleitung, Tankinfrastruktur) zu berücksichtigen. Sofern bereits auf Teilabschnitten einer Linie eine Oberleitung vorhanden ist, kann ein Einsatz von BEMU-Fahrzeugen oftmals ohne den kostenintensiven Bau weiterer Oberleitungsinfrastruktur erfolgen.

Alternative Antriebe im kommunalen ÖPNV

Auch im Hinblick auf den kommunalen ÖPNV bestehen mit den Straßenbahnen und dem O-Bus seit vielen Jahren elektrisch betriebene Systeme im Land Brandenburg. Durch den Einsatz von „grünem“ Strom sind diese nicht nur lokal emissionsfrei. Die Straßenbahnnetze in den kreisfreien Städten und der O-Bus bilden jeweils das Rückgrat des kommunalen Nahverkehrs, erbringen ihre Leistungen auf den nachfragestärksten Relationen und haben damit einen überdurchschnitlich hohen Anteil an der Beförderungsleistung.

Um eine Verbesserung der Klimabilanz im Busverkehr zu erreichen, müssen auch derzeit noch dieselbetriebenen Busse auf nachhaltige Antriebe umgestellt werden. Mit der Clean Vehicles Directive (CVD) sowie der Richtlinie (EU) 2019/1161 werden unter anderem jährliche Mindestziele bei der Flottenumrüstung gesetzlich vorgegeben.

2.8.3 Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV

Weitere Verbesserungen in der Klimabilanz des ÖPNV, insbesondere in Brandenburg, sind im Wesentlichen durch folgende Effekte zu erwarten:

Erneuerbare Energien:
Der Ausbau erneuerbarer Energien reduziert den Treibhausgas-Ausstoß für den elektrischen Betrieb. Für das Jahr 2030 strebt die Bundesregierung einen Anteil von 65 Prozent erneuerbarer Energien am gesamten Bruttostromverbrauch an, im Jahr 2020 lag er bei 45 Prozent[31]. Der Anteil von Ökostrom am Bahnstrom ist bereits überproprotional[32].

Vollständige Dekarbonisierung des SPNV im Land Brandenburg bis 2037:
Bis 2037 ist die Umstellung aller SPNV-Linien in Brandenburg von Dieselbetrieb auf elektrischen Betrieb oder alternative Antriebe geplant (siehe Karte 26 und Abbildung 8, *Hinweis: die Kürzel der Verkehrsverträge werden im* Kapitel 4.4.3 *erläutert*). Es sind die Laufzeiten der Verkehrsverträge zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 4.4). In der Laufzeit dieses Landesnahverkehrsplan werden die Fahrzeuge in den Netzen Ostbrandenburg und Heidekrautbahn auf alternative Antriebe umgestellt.

Die Linien RB91 und RB93 fahren nur wenige Kilometer in Brandenburg, aber auch hier wird eine entsprechende Umstellung angestrebt. Da deren Umsetzung jedoch vor allem auch von den polnischen Aufgabenträgern abhängig ist, kann diesbezüglich derzeit noch keine verbindliche Perspektive benannt werden.

Flottenerneuerung im kommunalen ÖPNV:
Die Anschaffung von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben und die Anpassung der Betriebshöfe ist ein weiterer notwendiger Schritt bei der Verbesserung der Klimabilanz des Verkehrssektors. Um die geforderten Quoten erfüllen zu können, müssen die

31 Link: https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-erneuerbare-energien#die-wichtigsten-fakten.

32 Link: https://www.dbenergie.de/dbenergie-de.

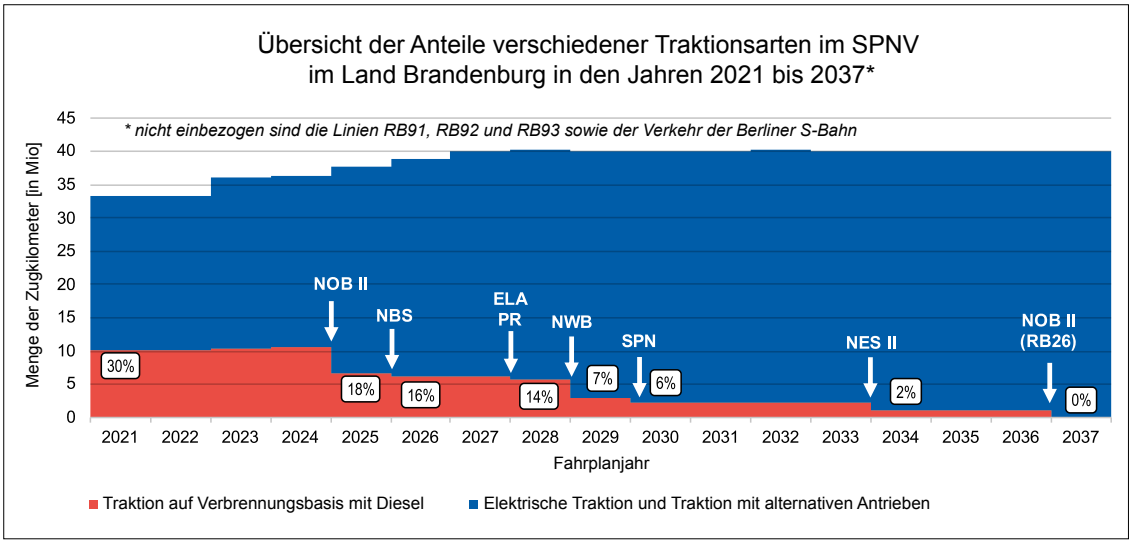


Abbildung 8: Übersicht der Anteile verschiedener Traktionsarten im SPNV im Land Brandenburg in den Jahren 2021-2037 (Quelle: VBB GmbH)

kommunalen Aufgabenträger Strategien erarbeiten, wie die geforderten Ziele zur Umstellung der Flotten auf emissionsarme und -freie Antriebe erreicht werden können. Das Land Brandenburg wird bei der Entwicklung dieser Strategien unterstützen.

Anwendung von Push- und Pull-Maßnahmen:
Die Attraktivierung des ÖPNV (sogenannte „Pull-Maßnahmen“) ist ein Teilaspekt zur Erreichung der Verkehrswende. Weitere Verkehrsverlagerungen zu Gunsten des ÖPNV können durch „Push-Maßnahmen“ (Reduzierung der Attraktivität anderer Verkehrsträger) erreicht werden.

Verkehrsträgerübergreifend sind insbesondere die Kostenwahrheit im Verkehr (Berücksichtigung externer Kosten wie Flächeninanspruchnahme und Klimafolgen) und die wechselseitigen Wirkungen von Infrastrukturmaßnahmen (Steigerung bzw. Reduzierung der Nachfrage beim betreffenden bzw. anderen Verkehrsträger) für eine gelingende Verkehrswende zu beachten.

Übergreifende Strategien mit Auswirkungen auf den SPNV in Brandenburg sind in den Kapiteln 2.6 und 2.7 zu finden.

Fazit

Der ÖPNV in Brandenburg ist ein wesentlicher Baustein, um lokal eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen und global einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Klimabilanz des ÖPNV wird sich in den nächsten Jahren schrittweise weiter verbessern müssen. Ab 2037 sind aufgabenträgerseitig in Brandenburg alle Voraussetzungen erfüllt, den Schienenpersonennahverkehr mit erneuerbaren Energien und damit nahezu klimaneutral zu betreiben. Für den kommunalen ÖPNV stellt die Umsetzung der Clean Vehicle Directive eine erhebliche Herausforderung für die kommunalen Aufgabenträger dar. Ihre Aufgabe ist es, in den kommenden Jahren mit Unterstützung durch das Land Brandenburg Strategien zur Umstellung der Busflotten zu entwickeln.

2.9 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

Zu den strukturellen, planerischen und klimatischen Aspekten der Landesnahverkehrsplanung kam mit Beginn des Jahres 2020 ein neuer Aspekt hinzu: Das weltweit um sich greifende Corona-Virus und die resultierenden gesellschaftlichen Auswirkungen riefen eine Krise bisher unbekannten Ausmaßes hervor – auch im öffentlichen Nahverkehr. Bahnen und Busse machten jedoch ihre Systemrelevanz während der Krise deutlich und beförderten die Fahrgäste in den Pandemiejahren zuverlässig ans Ziel. Sie müssen auch in Zukunft als wichtiger Baustein der Verkehrswende gestärkt werden.

2.9.1 Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr

Im Verlauf der COVID-19-Pandemie erließen die Bundes- und Landesregierungen ab März 2020 Kontakt- und Reisebeschränkungen, um die Verbreitung des Virus einzudämmen. In der Folge nahm die Mobilität der Menschen deutlich ab – mit erheblichen Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV und die Einnahmensituation bei den Verkehrsunternehmen. Unter anderem auch deshalb wurden durch Bundes- und Landesregierungen Finanzpakete geschnürt, um die wirtschaftlichen Folgen, zum Beispiel auch

Mundschutz als Maßnahme zum Infektionsschutz im ÖPNV (Quelle: Deutsche Bahn AG/Patrick Kuschfeld)

für Verkehrsunternehmen, abzumildern. Die Auswirkungen der Krise nahmen ein gesamtgesellschaftliches Ausmaß an.

In den Bundesländern wurde je nach Infektionsgeschehen die rechtliche Lage dynamisch angepasst und Schutzmaßnahmen verschärft oder gelockert. Entsprechend wurde auch im Verbundgebiet reagiert und im Laufe der Jahre 2020 und 2021 Regelungen zum Schutz von Fahrgästen und Beschäftigten getroffen (siehe unten).

Um die Mobilität insbesondere von Menschen mit systemrelevanten Berufen sicherzustellen und das Abstandhalten in den Fahrzeugen zu erleichtern, wurde das Angebot im Regional- und S-Bahn-Verkehr vollständig aufrechterhalten. Bahnen und Busse fuhren verlässlich weiter. Vorübergehende Einschränkungen gab es zum Teil im kommunalen ÖPNV und bei grenzüberschreitenden Verbindungen nach Polen.

Verschiedene Hygieneschutzmaßnahmen in Verkehrsmitteln des VBB während der COVID-19-Pandemie (Quelle: VBB GmbH)

2.9.2 Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Studie des Robert-Koch-Instituts zum Mobilitätsverhalten

Eine Auswertung von Mobilfunkdaten in Deutschland durch das Robert-Koch-Institut belegt den Rückgang der zurückgelegten Wege in den Pandemiejahren 2020/2021 über alle Verkehrsmittel (siehe Abbildung 9). Die Rückgänge in Brandenburg betrugen im ersten Lockdown (ab März 2020) bis zu 35 Prozent und im zweiten Lockdown (ab Dezember 2020) bis zu 20 Prozent. Im Vergleich zu Berlin fielen die Mobilitätsrückgänge moderater aus. In den Sommermonaten pendelte sich das verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsniveau phasenweise wieder auf dem Vor-Corona-Niveau (2019) ein[33]. Im SPNV erreichte die Nachfrage zu dieser Zeit ein Niveau von rund 90 Prozent (September 2020) bzw. 70 Prozent (August 2021).

Veränderung der Verkehrsmittelpräferenz

Aus mehreren Befragungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der VBB GmbH lassen sich Hinweise zur Alltagsmobilität in der Verbundregion während der Pandemie ableiten (Befragungszeiträume: 11/2020, 04/2021): In Bezug auf die Verkehrsmittelpräferenz bremste die COVID-19-Pandemie die Nachfrage im ÖPNV aus, wohingegen die monomodale Nutzung des Autos insbesondere in Brandenburg stark an Bedeutung gewann (siehe Abbildung 10). So sank 2020 nach einer zehnjährigen Wachstumsphase erstmals die Fahrgastnachfrage im Verbundgebiet insgesamt drastisch (vgl. Kapitel 3.1). Die Diskrepanz zwischen dem gleichbleibenden Angebot und dem Nachfrageeinbruch zog Einnahmenverluste für die

33 Projekt des Robert-Koch-Institut „COVID-19 Mobility“, Link: https://www.covid-19-mobility.org.

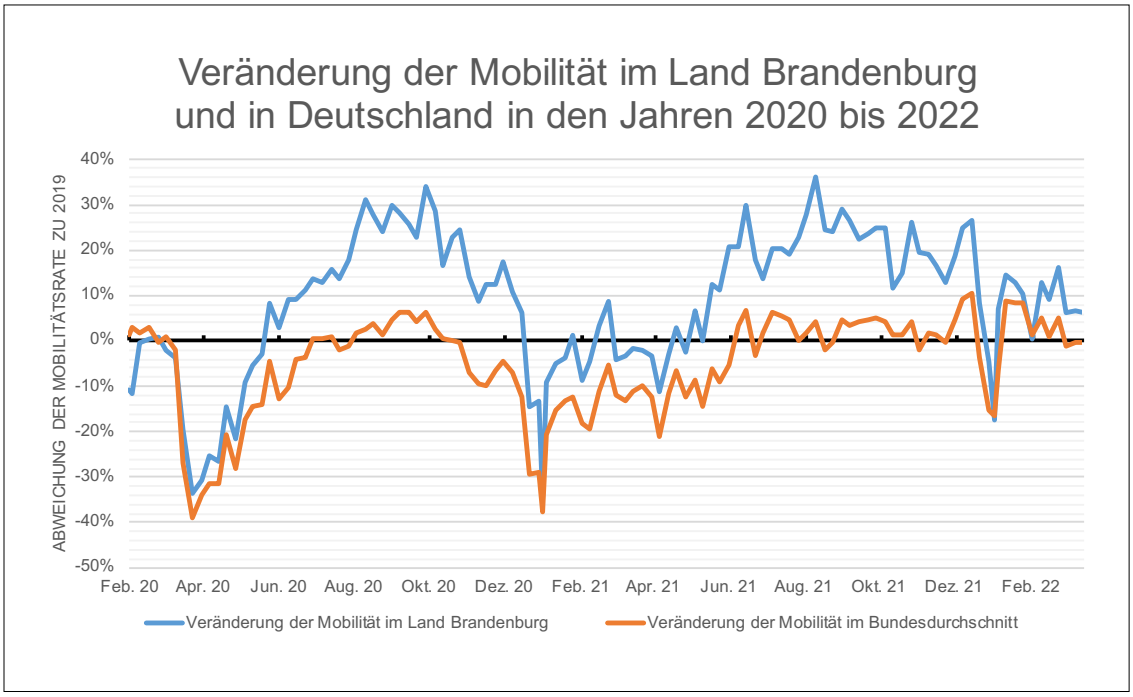


Abbildung 9: Mobilität im Land Brandenburg und in Deutschland in den Jahren 2020 bis 2022 (Quelle: Robert-Koch-Institut)

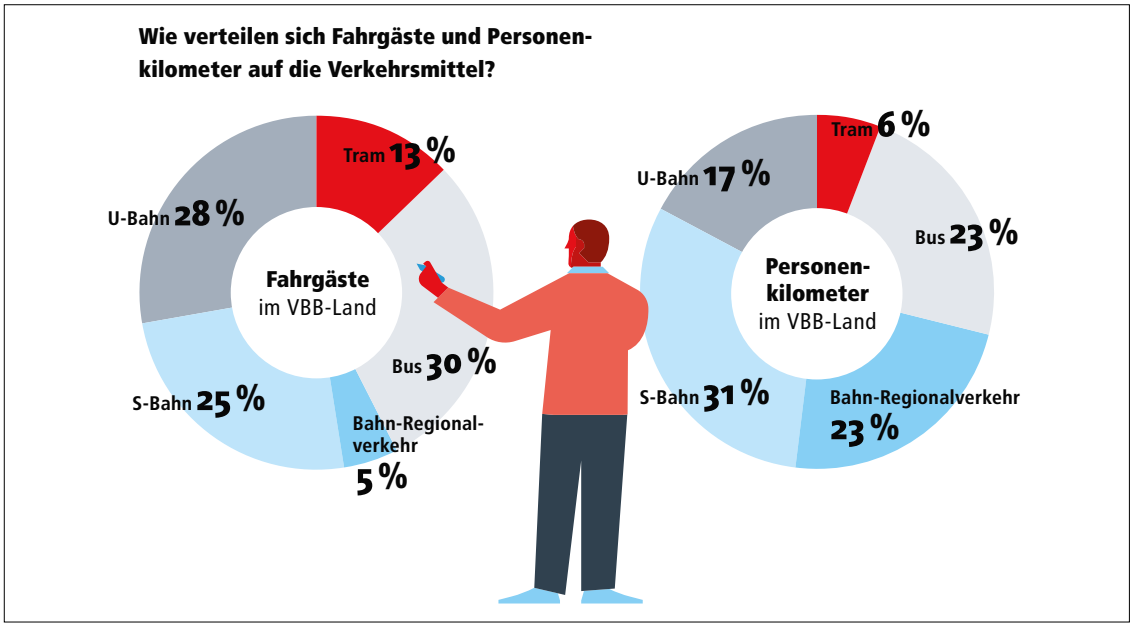


Abbildung 10: Verkehrsmittelpräferenz während der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 (Quelle: VBB GmbH)

Verkehrsunternehmen insbesondere im Bereich des Bartarifs (z. B. Einzelfahrausweise, Tages- und Monatskarten) nach sich (vgl. Kapitel 3.6).

Ohne Bahn und Bus zum Arbeitsplatz: Arbeit im Home-Office

Der Blick auf die veränderten Arbeitswelten zeigt, dass die Zunahme des Home-Office die Arbeitswege deutlich reduziert. Im Mittel arbeiteten die Brandenburgerinnen und Brandenburger während der Hochphasen der COVID-19-Pandemie vier Tage pro Woche von zu Hause aus, wenn ihre Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Möglichkeiten dafür sicherstellen konnten. Der Anteil der Brandenburger Angestellten im Home-Office nahm im zweiten Lockdown ab und lag im Dezember 2020 im Mittel bei 43 Prozent. Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass Angestellte auch in Zukunft zumindest tage- oder stundenweise aus dem Home-Office arbeiten werden, wonach grundsätzlich weniger Arbeitswege zurückgelegt und Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit künftig weniger stark ausgeprägt sein werden.

Infektionsgeschehen im ÖPNV

Aus Angst vor einer möglichen Ansteckung mit dem Corona-Virus und aufgrund der Möglichkeit, im Home-Office zu arbeiten, mieden viele Menschen öffentliche Verkehrsmittel. Jedoch zeigten Studien aus verschiedenen Ländern, dass das Infektionsrisiko in Bus und Bahn als gering einzuschätzen ist, dies gilt auch für das dort beschäftigte Personal[34].

34 Charité Research Organisation, 2020, Kurzfassung des Epidemiologischen Studienberichts nach erster Testreihe. Link: https://www.besserweiter.de/fast-keine-corona-infektionen-bei-oepnv-beschaeftigten.html.

ENT-
WURF

2.9.3 ÖPNV-Rettungsschirme

Durch die Ausgestaltung der SPNV-Verkehrsverträge als Bruttoverträge stehen die Ticket-Erlöse vollständig dem Land Brandenburg zu. Somit partizipiert das Land zwar an einer positiven Einnahmeentwicklung, trägt jedoch auch die aus der Pandemie resultierenden Einnahmeverluste. Im kommunalen ÖPNV gibt es sowohl Brutto- als auch Nettoverträge, so dass je nach Vertragskonstellation entweder der betreffende Aufgabenträger oder das Verkehrsunternehmen das Erlösrisiko trägt.

Mit dem durch Bund und Länder finanzierten ÖPNV-Rettungsschirm zur Minderung der Pandemiefolgen wurde ein entsprechender Rechtsrahmen geschaffen, der es sowohl betroffenen Verkehrsunternehmen als auch den Aufgabenträgern ermöglichte, die aufgrund der COVID-19-Pandemie entstandenen Einnahmeverluste und weitere finanzielle Schäden auszugleichen. Entsprechend der Regelung in § 7 des RegG steht im Jahr 2020 für den Ausgleich der durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile von Seiten des Bundes ein Betrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro und für 2021 ein Betrag in Höhe von 1,0 Mrd. Euro zur Verfügung. Von Seiten des Bundes und der Länder wird angestrebt, die pandemiebedingten Schäden im ÖPNV jeweils zur Hälfte zu finanzieren.

Fazit

Die COVID-19-Pandemie zwang alle Akteure des ÖPNV zu kurzfristigen, schnell wirksamen Maßnahmen. Die hohen zusätzlichen Aufwände haben bewirkt, dass das Infektionsrisiko in Bussen und Bahnen nicht höher als bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel war und ist.

Es gilt, die Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel zu kommunizieren, um Vertrauen zu gewinnen, das Bild des ÖPNV in der Öffentlichkeit zu stärken und die Fahrgäste zum Einstieg zu motivieren. Gleichzeitig muss das veränderte Mobilitätsverhalten und die stärkere Nutzung des Home-Office bei künftigen Nachfrageanalysen und darauf aufbauenden Angebotskonzepten Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus führte der Einbruch der Fahrgastzahlen während der Lockdown-Phasen bei gleichzeitigem Aufrechterhalten des Angebotes zu großen finanziellen Schäden. Neben der dringend benötigten finanziellen Unterstützung ist der Investitionsbedarf in Kapazitäten und Infrastruktur nach wie vor groß, um die Verkehrswende und den Klimaschutz nicht aus den Augen zu verlieren.

Rückblick: Entwicklung des ÖPNV seit dem Jahr 2018

3.

ENT-
WURF

Im Folgenden steht der Rückblick auf die Entwicklung des ÖPNV im Land Brandenburg seit 2018 im Vordergrund. Neben SPNV-Angebot und Infrastruktur werden auch kommunaler ÖPNV und Anschlussmobilität sowie die Entwicklungen bei Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation betrachtet.

3.1 SPNV-Angebot

3.1.1 Vergabe von Verkehrsleistungen

Im Jahr 1996 wurde mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes (RegG) die Verantwortung für den S-Bahn- und Regionalverkehr auf der Schiene von der Bundesebene auf die Bundesländer übertragen. Seitdem verfolgt das Land Brandenburg den Weg der wettbewerblichen Vergabe von

Netz	Laufzeit	Betreiber	Linien	Umfang* [Mio. Zkm]
Elbe-Altmark II (ELA-II)	2022-28	HANS	RB34	0,1
Heidekrautbahn 2	2020-22	NEB	RB27	0,6
Heidekrautbahn 2a	2022-24	n. n.	RB27	n. n.
Heidekrautbahn 3	2024-34	n. n.	RB27	n. n.
Netz Elbe-Spree	2022-34	DB, ODEG	RE1, RE2, RE7, RE8, RB10, RB14, RB17, RB20, RB21, RB22, RB23, RB24, RB32, RB33, RB37, RB51, FEX	17,2
Netz Lausitz	2022-35	DB	RB11, RB49, RE10, RE13	3,7
Netz Nord-Süd (NOS2)	2026-38	n. n.	RE3, RE4, RE5	5,7
Netz Ostbrandenburg (NOB2)	2024-35	NEB	RB12, RB25, RB26, RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB62, RB 63	5,9
Prignitz (PR4)	2018-20	HANS	RB73, RB74	0,2
Prignitz (PR5)	2020-22	HANS	RB73, RB74	0,2
Prignitz (PR6)	2022-28	n. n.	RB73	n. n.
Tarifanerkennung Fernverkehr (TF)	2020-26	DB FV	Fernverkehrs-Streckenabschnitte	1,1
Verkehre nach Polen	2017-22	DB	RB66, RB91, RB93	0,4
Verkehre nach Polen 2	2022-26	n. n.	RB66, RB91, RB93	0,4

* *ungefährer jährlicher Leistungsumfang auf dem Gebiet des Landes Brandenburg*
n. n. – noch nicht bekannt

Tabelle 6: Vergebene SPNV-Leistungen in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Verkehrsleistungen im SPNV. Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg (sowie regelmäßig auch im Auftrag benachbarter Aufgabenträger) führt die VBB GmbH seit dem Jahr 2002 diese Vergaben durch. Im brandenburgischen SPNV wurden in den vergangenen Jahren nahezu alle derzeitig erbrachten Leistungen im Wettbewerb vergeben. Im Bereich der Berliner S-Bahn wurde das wettbewerbliche Vergabeverfahren für das erste Teilnetz (Teilnetz Ring) im Dezember 2015 abgeschlossen.

Im SPNV wurden innerhalb der Gültigkeit des Landesnahverkehrsplanes 2018-2022 die in Tabelle 6 aufgeführten Verkehrsverträge vergeben, dessen Linien zudem in Karte 6 zu sehen sind.

Ziel des Landes Brandenburg im Landesnahverkehrsplan 2018-2022 war es, wettbewerbliche Strukturen unter folgenden Rahmenbedingungen zu schaffen:

- **Erhöhung der Angebotsqualität** unter Beibehaltung/Reduzierung des finanziellen Aufwandes
- **Finanzierbarkeit notwendiger Mehrverkehre** vor dem Hintergrund stetig steigender Verkehrsnachfrage
- **Schutz von Natur und Umwelt, Reduzierung der CO_2-Emissionen**
- **Verteilung des organisatorischen Verwaltungsaufwandes auf mehrere Jahre**
- **Planungssicherheit für EVU** durch hinreichende Vertragslaufzeiten und rechtzeitige Veröffentlichungen
- **Transparenz und Diskriminierungsfreiheit** im Vergabeverfahren
- **Funktionale Vorgaben zur Qualität** und unternehmerische Gestaltungsfreiheit für die EVU
- **Abschluss eines Branchentarifvertrages** durch die Tarifparteien zum Schutz vor Lohndumping und zur Sicherung von Arbeitsplätzen

Mit der bisherigen Vergabestrategie konnten diese Ziele umgesetzt werden. Insbesondere sind folgende Aspekte hervorzuheben:

- **Berücksichtigung mittelständischer Unternehmen bei Ausschreibungen:** Durch entsprechende Gliederung der Netze in Lose und vertragliche Garantien zur Ressourcen-Nachnutzung.
- **Erhöhung der Qualität für Fahrgäste:** Durch den Einsatz von neuen oder neuwertigen Fahrzeugen mit einem hohen Maß an Barrierefreiheit und Aufenthaltskomfort. Es gelten die einheitlichen Qualitätsstandards im SPNV für Berlin und Brandenburg (vgl. Kapitel 4.3 und 4.7).
- **Sicherung der Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten bei Betreiberwechseln:** Durch Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.
- **Ausschließlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben:** Durch Verzicht auf Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen und damit einhergehend Voranbringung der Einführung alternativer Antriebstechniken.

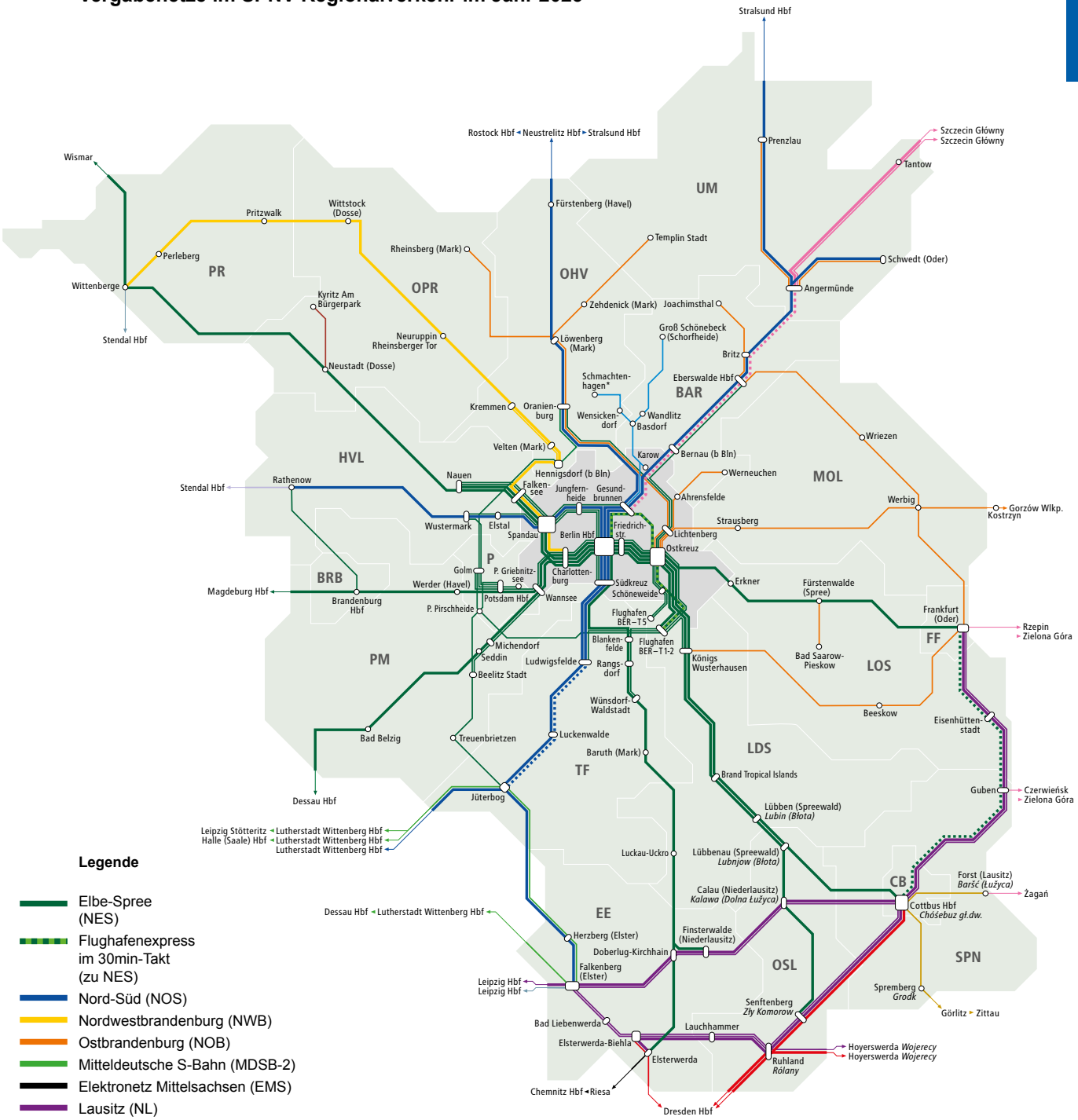
3.1.2 Entwicklung der Fahrgastnachfrage

Während die Entwicklung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2019 dem deutlich positiven Trend der vergangenen Jahre folgte, wurde dieser Trend infolge der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 gebrochen.

Jahre 2017-2019: Wachstum der Fahrgastnachfrage

Die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr der Länder Brandenburg und Berlin sind im Zeitraum 2017 bis 2019 um durchschnittlich 2,25 Prozent auf 252.000 Fahrten pro Tag im Jahr 2019 gewachsen. Neben dem weiterhin dynamischen Wachstum im Berliner Umland waren auch kontinuierliche

Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Jahr 2023



Legende

- Elbe-Spree (NES)
- Flughafenexpress im 30min-Takt (zu NES)
- Nord-Süd (NOS)
- Nordwestbrandenburg (NWB)
- Ostbrandenburg (NOB)
- Mitteldeutsche S-Bahn (MDSB-2)
- Elektronetz Mittelsachsen (EMS)
- Lausitz (NL)
- Spree-Neiße (SPN)
- Heidekrautbahn (HB)
- Prignitz (PRI)
- Elbe-Elster (EE)
- Verkehre nach Polen (VNP)
- Elbe-Altmark (ELA)
- Mitteldeutsche S-Bahn (MDSB-1)

▢ Zugangsstelle (nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt)

* Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

Karte 6: Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Zuwächse im weiteren Metropolenraum zu verzeichnen. Auch die Fahrgastzahlen der ein- und ausbrechenden Verkehre in andere Länder nahmen weiterhin zu. Der schon aus den Vorjahren erkennbar gewordene Handlungsdruck führte zu Kapazitäts-Ausweitungen, wie sie in Kapitel 3.1.3 dargestellt werden. In Abbildung 11 sind die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Tag an Montagen bis Freitagen im VBB-Gebiet im Jahr 2019 dargestellt.

Der seit vielen Jahren anhaltende Trend kontinuierlich steigender Fahrgastzahlen setzte sich auch im Verkehr der Berliner S-Bahn bis zum Jahr 2019 weiter fort (siehe Abbildung 12). Die räumlichen Disparitäten der Hauptstadtregion spiegeln sich dabei auch in den Fahrgastzahlen wider. Die Zuwächse in den auf Berlin zulaufenden S-Bahn-Linien aus den Regionen sind unterschiedlich stark.

Jahre 2020-2021: Sondereffekte aufgrund der COVID-19-Pandemie

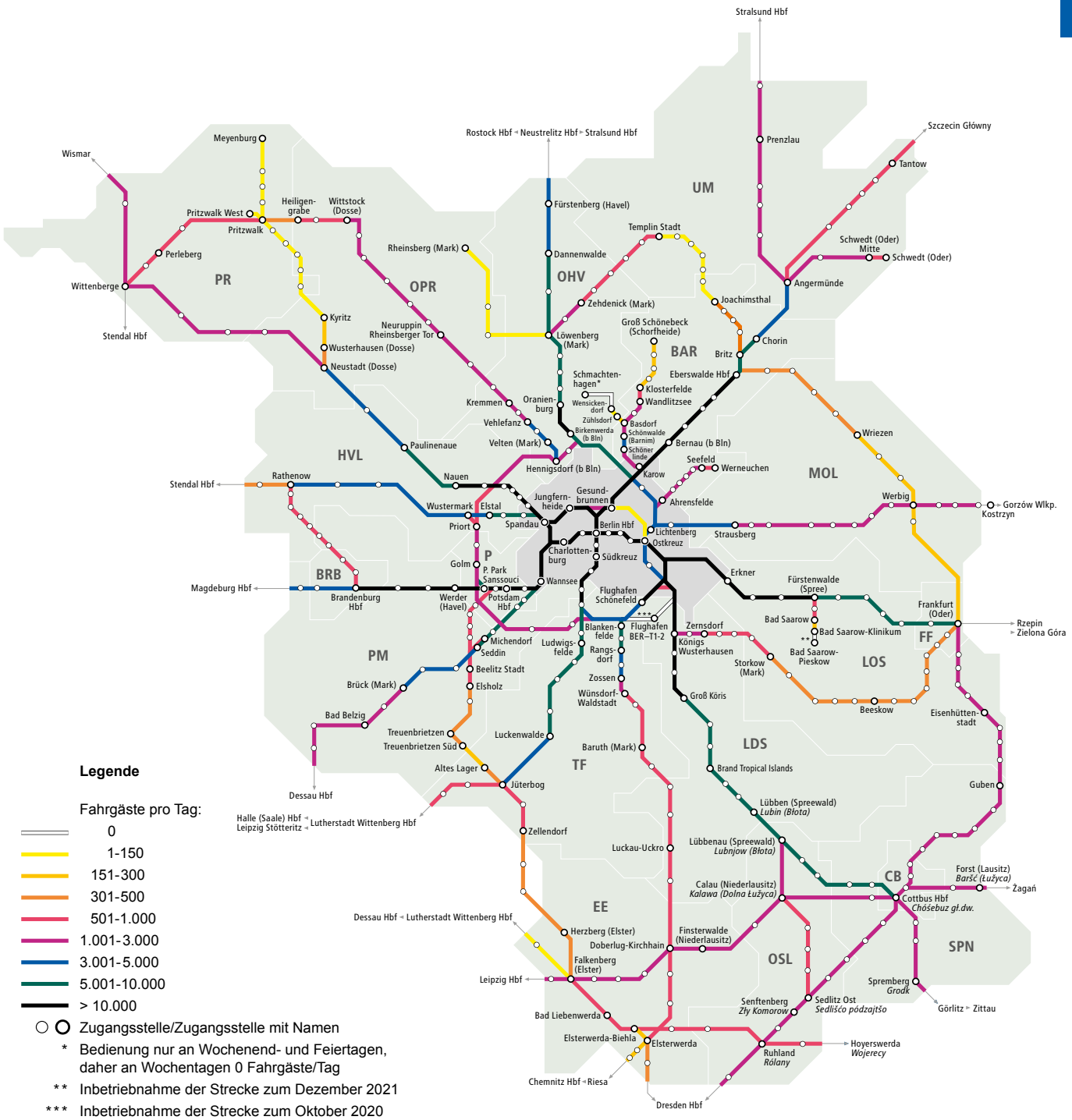
Mit der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie im deutschsprachigen Raum zum Beginn des Jahres 2020 und in Folge von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung, wie der Schließung von Geschäften und Gastronomie sowie zeitweiligen Ausgangsbeschränkungen, brachen die Fahrgastzahlen auch in Brandenburg spürbar ein. Sie erreichten ihren Tiefststand im April 2020 bei nur etwa einem Drittel der Fahrgäste im Vergleich zum April 2019. Im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 sanken die Fahrgastzahlen um 20 Prozent von 252.000 auf lediglich 202.000 tägliche Fahrgäste im Regionalverkehr in Brandenburg und Berlin (siehe Abbildung 11).

Im S-Bahn-Verkehr in Berlin und im Berliner Umland war ebenfalls eine rückläufige Nachfrage im Jahr 2020 aufgrund der vorstehenden Umstände zu verzeichnen. Dennoch wurde das Fahrten- und Sitzplatzangebot im S-Bahn- und Eisenbahnregionalverkehr bis auf wenige kurzzeitige Ausnahmen vollumfänglich fortgeführt, um größere Abstände zwischen den Fahrgästen und damit einen besseren Schutz vor möglichen Infektionen so gut wie möglich zu gewährleisten.

Fazit

In Betrachtung des Gesamtzeitraums 2017 bis 2020 haben sich die Fahrgastzahlen in den Zügen des Regionalverkehrs wie den der Berliner S-Bahn verringert, was wesentlich im Sondereffekt der COVID-19-Pandemie begründet liegt. Sobald die pandemische Situation überwunden ist, wird mit einem wiedererstarkenden Wachstum der Fahrgastnachfrage im S-Bahn- und Regionalverkehr gerechnet.

Streckenspezifische Querschnittsbelastung im Land Brandenburg m Jahr 2019



Legende

Fahrgäste pro Tag:

- 0
- 1-150
- 151-300
- 301-500
- 501-1.000
- 1.001-3.000
- 3.001-5.000
- 5.001-10.000
- > 10.000

○ ◯ Zugangsstelle/Zugangsstelle mit Namen

* Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen, daher an Wochentagen 0 Fahrgäste/Tag

** Inbetriebnahme der Strecke zum Dezember 2021

*** Inbetriebnahme der Strecke zum Oktober 2020

Reisendendaten der Verkehrsunternehmen
Fahrplanjahr 2019 (Verkehrstage Montag–Freitag, ohne Feiertage)
Ohne Berücksichtigung von Bauarbeiten und Nachfrage auf S-Bahn-Linien

Karte 7: Durchschnittliche wochentägliche Anzahl an Fahrgästen im SPNV-Regionalverkehr im Fahrplanjahr 2019 (Quelle: VBB GmbH)

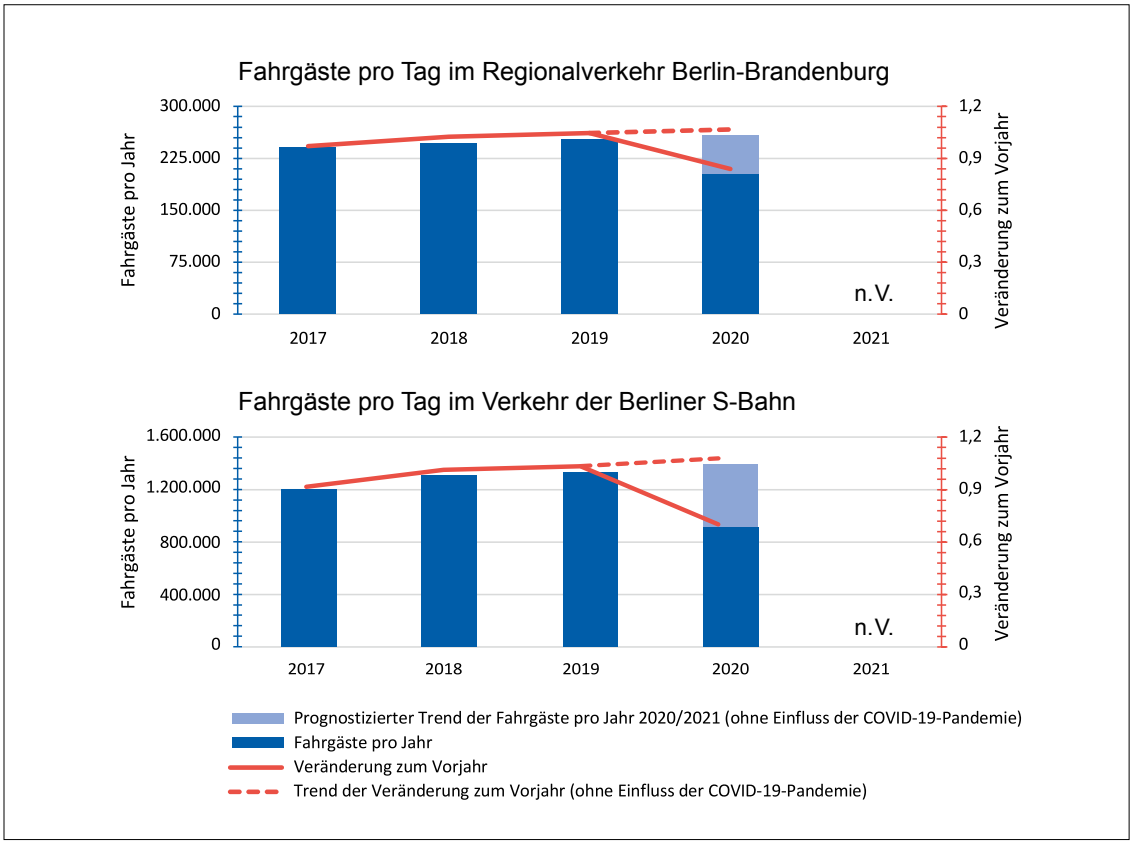


Abbildung 11 und 12: Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr sowie bei der Berliner S-Bahn und jährlicher Steigerungsfaktor in den Jahren 2017-2020 (Quelle: VBB GmbH)

Hinweis zur Abbildung 11 und 12: Um die deutlichen Nachfrageeinbrüche gegenüber dem seit Jahren andauernden Wachstumstrend im ÖPNV kenntlich zu machen, wurden für 2020 und 2021 in Abbildung 11 und 12 einerseits Fahrgastzahlen auf Basis der Steigerungsfaktoren der drei Vorjahre (hellblauer Balkenabschnitt, gestrichelte Linie) und andererseits die tatsächlichen, infolge der COVID-19-Pandemie jedoch stark gesunkenen Fahrgastzahlen dargestellt.

Produkt	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalverkehr	241.000	247.000	252.000	202.000	n. V.
S-Bahn	1.200.000	1.310.000	1.330.000	900.000	n. V.

Tabelle 7: Fahrgastzahlen im Regional- und S-Bahn-Verkehr im Vergleich (Quelle: VBB GmbH)

3.1.3 Entwicklung des Angebotes seit 2018

Angebot im Regionalverkehr

Die Angebotsentwicklung im Regionalverkehr nach Maßgaben des Landesnahverkehrsplans 2018-2022 war von Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung sowie von Taktverdichtungen insbesondere im Wochenendverkehr geprägt. Diese wurden vorwiegend zum Beginn oder innerhalb des Jahresfahrplans 2019 umgesetzt und sind in nachstehender Tabelle 8 aufgeführt.

Neue Linien und wesentliche Änderungen im Betriebskonzept seit 2018			
Linie	**Abschnitt/Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
FEX	Berlin Hbf (tief) – Berlin Ostkreuz (oben) – Flughafen BER Terminal 1+2	Linie ca. im 30-Minuten-Takt zur Erschließung des neu eröffneten Flughafens BER	seit Okt 2020
RE5	Berlin Hbf – Wünsdorf-Waldstadt – Finsterwalde (Niederlausitz)	Wiedereinrichtung der Direktverbindung von Finsterwalde (NL) nach Berlin	seit Okt 2020
RB41	Cottbus Hbf – Lübbenau (Spreewald) – Lübben (Spreewald)	Probeweise zusätzliche Linie zur Bedienung der Halte Raddusch, Kolkwitz und Kunersdorf	Dez 2018 – Dez 2020
RB54	Rheinsberg (Mark) – Löwenberg (Mark)	Durchgehendes Angebot der Linie im gesamten Jahr statt nur während der Ausflugssaison	seit Dez 2018
IC17	[Warnemünde] – Berlin Gesundbrunnen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Flughafen BER T1-2 – Doberlug-Kirchhain – Elsterwerda – [Dresden Hbf]	Neue Fernverkehrslinie mit Tarifanerkennung im 2h-Takt (dadurch 1h-Takt gemeinsam mit RE5)	seit Jun 2020 mit Anerkennung des VBB-Tarifs

Tabelle 8.1: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Kapazitätsausweitungen Montag bis Freitag			
Linie	**Abschnitt/Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RE7	Gesamter Laufweg	Alle Fahrten mit 460 statt teilweise 300 Sitzplätzen	seit Apr 2019
RB10	Gesamter Laufweg	Alle Fahrten mit 580 statt 460 Sitzplätzen	Schrittweise seit Apr 2019
RB12	Gesamter Laufweg	Einige Fahrten in der HVZ mit 180 statt 150 Sitzplätzen	Schrittweise seit Dez 2018
RB25	Gesamter Laufweg	Einige Fahrten in der HVZ mit 180 statt 150 Sitzplätzen	Schrittweise seit Dez 2018
RB13	Gesamter Laufweg	Alle Fahrten mit 300 statt 160 Sitzplätzen	seit Dez 2018

Tabelle 8.2: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RE2	Nauen – Berlin Stadtbahn	sechs zusätzliche Fahrten, davon zwei am Morgen und vier am Nachmittag	seit Apr 2019
RE7	Berlin-Ostkreuz – Bad Belzig	Zusätzliche Fahrt am Nachmittag Mo bis Do	seit Apr 2019

Tabelle 8.3: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Verlängerungen des Laufwegs			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RB12, RB25, RB26	… – Berlin-Lichtenberg – *Berlin Ostkreuz*	Verbesserte regionale Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz mit Fertigstellung der dortigen Regionalbahnsteige durch Verlängerung der Linien	seit Dez 2017 bzw. 2018
RB43	… – Falkenberg (Elster) – *Herzberg (Elster)*	Taktverdichtung (zusätzlich zu RE3) zur verbesserten Anbindung an den Knoten Falkenberg (Elster)	seit Dez 2017 mit Ausweitung ab Dez 2018
RB63	… – Joachimsthal – *Templin Stadt*	Probeweise Streckenreaktivierung im SPNV	seit Dez 2018
RB73	… Kyritz – *Kyritz Am Bürgerpark*	Mit Fertigstellung der neuen Station Verlängerung der bisher in Kyritz beginnenden/ endenden Fahrten	seit Dez 2019

Tabelle 8.4: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Kapazitätsausweitungen Samstag, Sonn- und Feiertag			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RB27	Gesamter Laufweg	Stark nachgefragte Fahrten in der Ausflugssaison werden mit zwei statt einem Triebwagen gefahren	seit Mrz 2021

Tabelle 8.5: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Taktverdichtungen Samstag, Sonn- und Feiertag			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RE6	Wittstock (Dosse) – Pritzwalk – Wittenberge	1h-Takt auch am Wochenende	seit Apr 2019
RB36	Beeskow – Müllrose – Frankfurt (Oder)	1h-Takt auch am Wochenende	seit Dez 2018
RB49	Ruhland – Bad Liebenwerda – Falkenberg (Elster)	2h-Takt ganztägig auch am Wochenende (dadurch 1h-Takt gemeinsam mit S4)	seit Dez 2018
RB55	Kremmen – Velten (Mark) – Hennigsdorf (b Berlin)	1h-Takt auch am Wochenende	seit Dez 2018
RB60	Eberswalde Hbf – Wriezen	1h-Takt auch am Wochenende	seit Dez 2020
RB61	Schwedt (Oder) – Angermünde	Linie fährt auch am Wochenende, dadurch 1h-Takt gemeinsam mit RE3	seit Dez 2018

Tabelle 8.6: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Zusätzliche Fahrten im Ausflugsverkehr			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
RE2	Berlin Zoologischer Garten – Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf	Zusätzliches Zugpaar an Wochenenden in der Ausflugssaison	seit Apr 2019
RE7	Berlin Ostkreuz – Potsdam-Rehbrücke – Bad Belzig	Zusätzliches Zugpaar an Wochenenden	seit Apr 2019

Tabelle 8.7: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Ein Zug der Niederbarnimer Eisenbahn am neuen Regionalverkehrssteig am Berliner Ostkreuz (Quelle: NEB/H. Reimann)

Ausweitungen des Angebotes fanden zudem durch zusätzliche Fahrten im Früh- und Spätverkehr auf den Linien RB24, RB25, RB26, RB27, RB54, RB62, RB65, RB66, RB73 und S4 statt. Weitere Anpassungen an den Linien ergaben sich im Zuge länger andauernder Baumaßnahmen, wie beispielsweise der Umleitung des RE3 über Berlin-Lichtenberg in 2017 und 2018. Zudem wird der bisher saisonal angebotene Halt der RB60 in Schönfließ Dorf seit 2020 aufgrund sehr geringer Nachfrage nicht mehr bedient.

Mit der Betriebsaufnahme des Flughafens BER zum 31. Oktober 2020 waren Anpassungen an den Linienverläufen der Linien RE7, RB14 und RB22 verbunden, welche seitdem zum Terminal 1+2 des Flughafen BER und nicht mehr zum Bahnhof am Flughafen Berlin-Schönefeld bzw. Flughafen BER T5 fahren. Es wurde die neue Linie „Flughafen Express“ (FEX) im 30-Min-Takt zwischen Berlin Hauptbahnhof und Flughafen BER T1+2 mit Halt in Berlin Gesundbrunnen und Berlin Ostkreuz eingeführt.

Angebot der Berliner S-Bahn im Land Brandenburg

Das SPNV-Angebot der Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet konnte in den letzten fünf Jahren weiter verbessert werden. Die Akzeptanz zeigt sich auch in den gestiegenen Fahrgastzahlen. Neue Linien, Veränderungen der Laufwege und weitere Anpassungen sind in den Tabellen 9.1 bis 9.3 dargestellt.

Neue Linien			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
S26	Teltow Stadt – Berlin Friedrichstraße – Berlin-Waidmannslust	Neue Linie im 20-Minuten-Takt aufgrund der Verlegung der S85 nach Berlin-Pankow	ab Dez 2017
S9	Flughafen BER Terminal 1+2 – Berlin Friedrichstraße – Berlin-Spandau	Wiederinbetriebnahme der Südringkurve Berlin Treptower Park – Berlin Warschauer Straße	ab Dez 2017

Tabelle 9.1: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Veränderungen des Laufwegs			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
S45	… – Berlin-Schöneweide – Berlin Flughafen Schönefeld/ BER Terminal 5 – *Flughafen BER Terminal 1+2*	Verlängerung der Linie nach Eröffnung des Flughafens BER	ab Nov 2020
S8	… Berlin-Schöneweide – Berlin-Grünau – *Wildau*	Verlängerung in der HVZ	ab Okt 2022
S9	… Berlin-Schöneweide – Berlin Flughafen Schönefeld/ BER Terminal 5 – *Flughafen BER Terminal 1+2*	Verlängerung nach Eröffnung des Flughafens BER, mit Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Station Waßmannsdorf	ab Okt 2020

Tabelle 9.2: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Weitere Veränderungen			
Linie	**Abschnitt/ Laufweg**	**Beschreibung**	**Umsetzung**
S47	Gesamter Laufweg	Umstellung auf Neubaureihe BR 483/484	ab Jan 2021
S46	Gesamter Laufweg	Umstellung auf Neubaureihe BR 483/484	ab Jul 2022
S8	Gesamter Laufweg	Umstellung auf Neubaureihe BR 483/484	ab Okt 2022

Tabelle 9.3: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

Die bestellten Verkehrsleistungen sind in den vergangenen Jahren gestiegen. Durch im Jahresfahrplan berücksichtigte Ausfälle aufgrund von Baumaßnahmen kann jedoch eine Abweichung von der Soll-Leistung auftreten, dies betrifft beispielsweise die Sperrung der S2-Süd im Fahrplanjahr 2021. Die Entwicklung ist in nachfolgender Tabelle 10 dargestellt.

Bedingt durch die COVID-19-Pandemie kam es im Frühjahr 2020 zwischenzeitlich zum Entfall der nur tagsüber fahrenden Ergänzungs-Linien S26, S45 und S85 und weiterer Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten sowie generell zu hohen Krankenständen beim S-Bahn-Personal. Die daraus resultierenden Minderleistungen befanden sich allerdings überwiegend auf Berliner Gebiet, die Außenäste im Land Brandenburg waren hiervon, mit Ausnahme der Linien S26 und S45, nicht betroffen.

Jahr	Zug-km der Berliner S-Bahn (in Mio.)		Zug-km im Regionalverkehr (in Mio.)	
	Soll[1]	Ist[2]	Soll[3]	Ist[4]
2018	3,82	3,56	31,65	30,63
2019	3,82	3,61	32,45	31,39
2020	3,89	3,59	32,13	31,79
2021	4,18	n. n.	32,46	31,64
2022	4,19	n. n.	32,33	n. n.

Tabelle 10: Zugkilometervolumen im Regionalverkehr und der Berliner S-Bahn im Land Brandenburg in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH)

1 Soll-Leistung nach Anlage VA des Verkehrsvertrags (Bestellte Leistung)
2 Tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung
3 Soll-Leistung nach Anlage VA des Verkehrsvertrags (Bestellte Leistung)
4 Tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung

Nicht umgesetzte Angebotsausweitungen aus dem Landesnahverkehrsplan 2018-2022

Aus verschiedenen Gründen (u. a. Trassenkonflikte, vergaberechtliche Konflikte) konnten einige wenige, im Landesnahverkehrsplan 2018-2022 definierte Maßnahmen zur Angebotsausweitung noch nicht umgesetzt werden. Diese Maßnahmen werden für die Umsetzung im Rahmen dieses Landesnahverkehrsplan übernommen. Die konkreten Maßnahmen und ihre vorgesehenen Umsetzungszeitpunkte sind der nachfolgenden Tabelle 11 zu entnehmen.

Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Landesnahverkehrsplan 2018-2022

Linie	Maßnahme	Umsetzung
RE10	Einzelne Verdichterleistungen Cottbus Hbf – Leipzig Hbf	ab Dez 2025
RB28	Inbetriebnahme der reaktivierten Stammstrecke der Heidekrautbahn (Basdorf – Berlin-Rosenthal – Berlin-Wilhelmsruh) im 60-Min-Takt	ab Dez 2024
RB60	Verdichtung auf 60-Min-Takt Wriezen – Frankfurt (Oder)	ab Dez 2024
RB25	Verdichtung auf 30-Min-Takt (Mo-Fr) Werneuchen – Berlin Ostkreuz	ab Dez 2024
RB26	Verdichtung auf 30-Min-Takt (Mo-Fr) Müncheberg (Mark) – Berlin Ostkreuz	ab Dez 2024

Tabelle 11: Nicht umgesetzte Angebotsmaßnahmen aus dem Landesnahverkehrsplan 2018 (Quelle: VBB GmbH)

Visualisierung der neuen Eisenbahnbrücke über den Grenzfluss Oder bei Küstrin, MOL (Quelle: DB Netz AG)

3.2 SPNV-Infrastruktur

Mit der Ausweitung des SPNV-Angebotes seit 2018 wurde auch ein partieller Ausbau der Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Mithilfe von Fördermitteln des Landes Brandenburg sowie des Bundes wurden bereits zahlreiche Stationen und Strecken ertüchtigt bzw. ausgebaut, um den Angebotserweiterungen gerecht zu werden, die Barrierefreiheit auszubauen oder den Fahrgästen mehr Komfort zu bieten.

3.2.1 Ausbaumaßnahmen mit Landesmitteln

Tabelle 12 zeigt Maßnahmen, welche seit 2018 mit Landesmitteln gemäß der Richtlinie ÖPNV Invest (Rili ÖPNV Invest) gefördert wurden:

Maßnahmen	Station bzw. Streckenabschnitt	Jahr der Fertigstellung
Eröffnung neue Station	Kyritz Am Bürgerpark	2019
Reaktivierung Streckenabschnitt	Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow-Pieskow	2021
Sanierung Bahnsteigdach	Brandenburg Hbf	2023
Modernisierung und barrierefreie Erschließung *(RV DB*)*	Velten (Mark) Chorin Eisenhüttenstadt	2020 2021 2021
Barrierefreie Erschließung *(Rahmenvereinbarung mit DB Station&Service – RV DB)*	Zeuthen Eichwalde	2021 2021
Verlängerung der Bahnsteige *(Einpreisung von Planungs-/Baukosten in Stationspreise mittels ERegG § 37)*	Altdöbern Brieselang Calau (Niederlausitz) Eberswalde Hbf Golm Wustermark	2022 2022 2022 2022 2022 2022
Reaktivierung Bahnsteig	Jüterbog	2022

**Rahmenvereinbarung mit Deutsche Bahn*

Tabelle 12: Ausbaumaßnahmen mit Förderung durch Landesmittel (Quelle: VBB GmbH)

3.2.2 Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms

Im Jahre 2015 wurde vom BMDV das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) ins Leben gerufen. Ziel war, kleinere Stationen mit täglich weniger als 1.000 ein- und aussteigenden Fahrgästen baulich vollständig barrierefrei (vgl. Kapitel 2.5.2) zu gestalten. Dies wurde mit der Modernisierung der Station umgesetzt, vereinzelt wurden auch an bereits modernisierten Stationen Aufzüge nachgerüstet. Finanziert werden die Projekte jeweils zur Hälfte aus Bundes- und Landesmitteln. Die Maßnahmen in Tabelle 13 sind bzw. waren Bestandteil des Projektes.

3.2.3 Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans

Investitionen in die SPNV-Infrastruktur erfolgen neben dem o.g. Einsatz von Landesmitteln vor allem aus dem Bundeshaushalt. Als erstes Instrument ist bundesseitig der Bundesverkehrswegeplan zu nennen. Folgende Maßnahmen wurden in den letzten Jahren realisiert bzw. befinden sich in der Umsetzung (siehe Tabelle 14).

Die Länder Berlin und Brandenburg forcieren seit Jahren die Aufnahme der Ostbahn (Berlin – Grenze D/PL – Kostrzyn) in den Bundesverkehrsplan.

Maßnahmen	Station	Fertigstellung
Modernisierung und barrierefreie Erschließung	Ahrensfelde Nord	2018
	Blumberg (b Berlin)	2018
	Groß Pankow	2017
	Herrensee	2017
	Lindenberg (Mark)	2017
	Perleberg	2017
	Rehfelde	2019
	Seefeld (Mark)	2018
	Seelow (Mark)	2018
	Werneuchen	2018
	Wilhelmshorst	2021
	Wriezen	2020
Nachrüstung Aufzüge	Brand Tropical Islands	202X
	Löwenberg (Mark)	2021
	Ortrand	2021
	Frankfurt (Oder) Rosengarten	2022

Tabelle 13: Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms
(Quelle: DB Station & Service, VBB GmbH)

Ausbaustrecke	Maßnahmen	Status (09/2021)
Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL	• Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h • Modernisierung Stellwerkstechnik	Auf Brandenburger Gebiet weitgehend abgeschlossen
Berlin – Rostock	• Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h • Erhöhung der Achslasten auf 25 Tonnen • Modernisierung von Stationen und Stellwerkstechnik	Weitgehend abgeschlossen, Bahnhof Fürstenberg (Havel) ausstehend
Dresdner Bahn	• Neubau von Fernbahngleisen im Abschnitt Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Teltow-Fläming) für 160 bzw. 200 km/h • Neubau der Verbindungskurve in Richtung BER für den Flughafenexpress	Im Bau, Inbetriebnahme voraussichtlich 2025
Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin)	• Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h • Im Abschnitt Passow (Uckermark) – Grenze D/PL durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung • Modernisierung aller Stationen • Modernisierung Stellwerkstechnik	Angermünde – Passow (UM): im Bau, Baubeginn Passow (UM) – Grenze D/PL vrsl. 2024, Gesamt-Inbetriebnahme: vrsl. 2026

Tabelle 14: Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

3.2.4 Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Für den Erhalt der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur sorgt der Eigentümer Bund durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG. In der Anlage 8.7 zur LuFV wird, abweichend vom grundsätzlich auf Erhalt und Ersatz des Anlagevermögens ausgerichteten Inhalt der Vereinbarung, den einzelnen Bundesländern als Aufgabenträgern für den SPNV ein begrenztes Budget aus Bundesmitteln speziell für den Ausbau des SPNV bereitgestellt. Weitere Hintergründe zu diesem Finanzierungsinstrument sind dem Kapitel 4.5 zu entnehmen.

Als bundesfinanzierte Maßnahme aus der LuFV III soll hier beispielhaft der Ersatzneubau der Brücken „Oder“ und „Odervorflut“ zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn (siehe Visualisierung Seite 64) auf der Ostbahn genannt werden, welcher bis Dezember 2022 abgeschlossen werden soll. Weiterhin wurde mit diesen Mitteln der Bahnhof Lauchhammer barrierefrei ausgebaut.

Modernisierte und barrierefrei ausgebaute Station Velten (Mark), OHV (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

3.2.5 Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7 (SPNV-Maßnahmen)

Die in der Tabelle 15 genannten Maßnahmen konnten in den letzten Jahren im Land Brandenburg mittels des Instrumentes der LuFV 8.7 (Erläuterung siehe Kapitel 3.2.4 und 4.5.3) umgesetzt werden.

Modernisierte Station Lauchhammer, OSL
(Quelle: VBB GmbH)

Maßnahme	Station bzw. Strecke
Modernisierung der Station	Bergsdorf Bernau (b Berlin) Cottbus Hbf Forst (Lausitz) Hammelspring Prenzlau Zehdenick-Neuhof
Verlegung und Neubau der Station	Ludwigsfelde-Struveshof (vormals Genshagener Heide)
Neubau Reisendensicherungsanlage	Kraftwerk Finkenheerd
Neubau Bahnsteig	Potsdam Griebnitzsee Jüterbog (Reaktivierung)
Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung	Grunow (Niederlausitz) (Station) und Grunow (Niederlausitz) – Müllrose (Strecke)
Neubau Eisenbahnüberführung	Wendisch Rietz Strecke Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow bei km 3,2
Reaktivierung Streckenabschnitt	Beelitz Stadt – Ferch-Lienewitz
Modernisierung der Stellwerkstechnik	Zernsdorf Müllrose Friedersdorf (b Königs Wusterhausen)

Tabelle 15: Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7
(Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH)

Fazit

Die SPNV-Infrastruktur im Land Brandenburg wurde weiter modernisiert und ausgebaut. Für die Fahrgäste hat sich die Qualität durch modernisierte Stationen oder eine kürzere Fahrzeit erhöht. Insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind weitere Verbesserungen erreicht worden.

Es ist aber zu beobachten, dass vermehrt Landesmittel für Projekte eingesetzt werden mussten, für die auch aus finanzieller Sicht primär der Betreiber verantwortlich ist. Außerdem wurde insbesondere im Bereich der Stationen vorhandene Infrastruktur ersatzlos zurückgebaut. Zum Beispiel wurden die Bahnsteignutzlängen an fast allen in den letzten Jahren grunderneuerten Stationen im Zuge der Maßnahmen an den aktuell verkehrsvertraglich nachweisbaren Bedarf durch Einkürzungen der Bahnsteiganlagen angepasst. Infolge der vorpandemisch überaus positiven verkehrlichen Entwicklung entstanden somit neue Rahmenbedingungen, die eine nachfragegerechte verkehrliche Entwicklung behindern. Diesen Entwicklungen ist in Zukunft aus Sicht des Landes Brandenburg entgegenzuwirken.

Modernisierte Station Rangsdorf, TF, bei Nacht (Quelle: Aberle – stock.adobe.com)

ENT-
WURF

3.3 Kommunaler ÖPNV

Der kommunale ÖPNV ergänzt den SPNV und damit das öffentliche Mobilitätsangebot. Der Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen im Land Brandenburg liegt gemäß ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG BB) in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Um einen qualitativ hochwertigen und mit dem SPNV gut verknüpften Bus- und Straßenbahnverkehr sicherzustellen, unterstützt das Land Brandenburg die kommunalen Aufgabenträger finanziell: In den Jahren 2017 bis 2022 wurden insgesamt 48 Mio. Euro zur Verfügung gestellt (2017: 3 Mio., 2018: 10 Mio., 2019: 11 Mio., 2020-2022: je 8 Mio.).

In den vergangenen Jahren konnten auf kommunaler Ebene zahlreiche Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Hier sind insbesondere der Aufbau und die Weiterentwicklung der PlusBusse, der Stadt-Umland-Verkehre rund um Berlin, die Zubringerverkehre zum SPNV und neue Rufbus-Konzepte in einigen ländlichen Regionen zu nennen. Dadurch konnte das ÖPNV-System im Land Brandenburg weiterentwickelt werden.

3.3.1 PlusBus

Das PlusBus-Konzept bringt den Takt der Schiene auf die Straße: Konkret hat es zum Ziel, das bestehende SPNV-Liniennetz mit Bussen in einer dem regelmäßig fahrenden Bahnverkehr ähnlichen Qualität zu ergänzen. Die PlusBus-Linien erhalten eine zusätzliche Landesförderung.

Merkmale des PlusBusses

Um eine gleichbleibende Qualität der PlusBusse in Brandenburg zu gewährleisten, müssen die Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, bestimmte Kriterien erfüllen:

- **Regelmäßiger Taktverkehr:** An Werktagen mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
- **Wochenendverkehr:** An beiden Wochenendtagen zusammen mindestens zwölf Fahrtenpaare – mindestens 6 an Samstagen und mindestens 5 an Sonntagen
- **Zeitnaher Bahn-Bus-Anschluss:** Mindestens eine Bahn-Bus-Verknüpfung mit maximal 15 Minuten Übergangszeit auf den SPNV in Richtung der Hauptrelation
- **Direkte Linienführung** und ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten
- **Anbindung von mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum**, bei Linien innerhalb des Berliner Tarifbereichs C Verbindung zweier Zentren der Landesplanung
- **Ergänzung des SPNV**: keine Parallelverkehre zum SPNV, außer bei Erschließung von zusätzlichen Zentren bzw. touristischen Aufkommensschwerpunkten oder falls der Bahntakt nicht die Angebotsdichte des PlusBus-Angebots erfüllt.

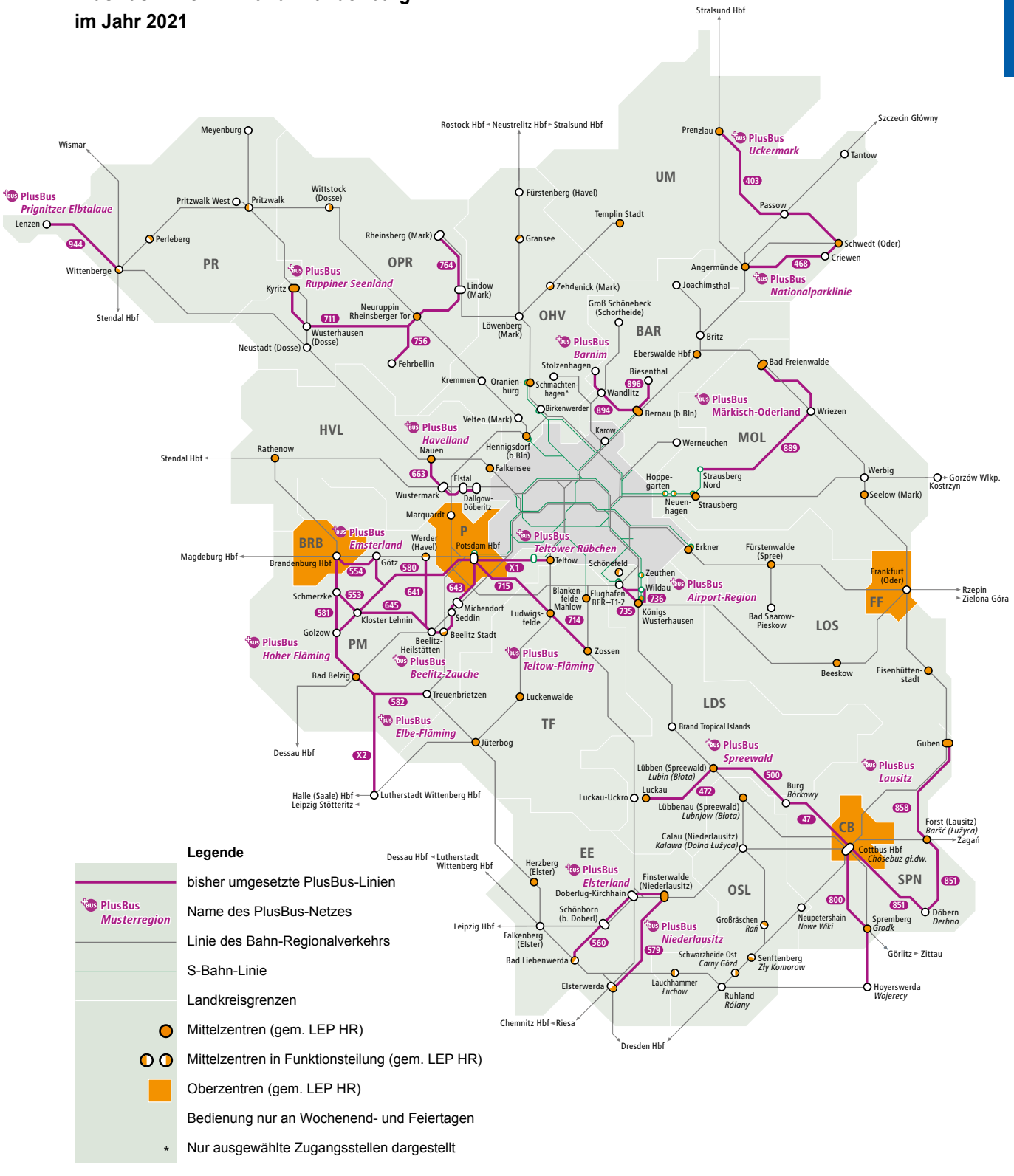
Entwicklung der Linienanzahl

Bis Ende 2021 konnten insgesamt 33 PlusBus-Linien eingeführt werden (vgl. Karte 8 und Tabelle 16).

Mit der Ankündigung bzw. der Einführung der zusätzlichen Finanzierung des Landes im Jahr 2018 wurde ein kräftiger Schub bei der Umsetzung der PlusBus-Standards (siehe Abbildung 13) erreicht: Die Zahl der PlusBus-Linien hat sich seither mehr als verdoppelt.

ENT-
WURF

PlusBus-Linien im Land Brandenburg im Jahr 2021



Legende

PlusBus Musterregion — Name des PlusBus-Netzes

bisher umgesetzte PlusBus-Linien

Linie des Bahn-Regionalverkehrs

S-Bahn-Linie

Landkreisgrenzen

Mittelzentren (gem. LEP HR)

Mittelzentren in Funktionsteilung (gem. LEP HR)

Oberzentren (gem. LEP HR)

Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

* Nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt

LEP HR = Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion

Karte 8: Bisher umgesetzte PlusBus-Linien im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021) (Quelle: VBB GmbH)

Linie	Streckenverlauf	seit
553	Brandenburg an der Havel – Kloster Lehnin	2014
580	Bad Belzig – Kloster Lehnin – Potsdam	2014
581	Bad Belzig – Brandenburg an der Havel	2014
711	Neuruppin – Kyritz	2015
764	Neuruppin – Rheinsberg (Mark)	2015
582	Bad Belzig – Treuenbrietzen	2017
715	Ludwigsfelde – Potsdam	2017
894	Bernau (bei Berlin) – Stolzenhagen	2017
896	Bernau (bei Berlin) – Biesenthal	2017
643	Potsdam – Beelitz	2018
645	Kloster Lehnin – Beelitz	2018
472	Lübben (Spreewald) – Luckau	2018
500	Lübben (Spreewald) – Burg (Spreewald)	2018
944	Wittenberge – Lenzen	2018
714	Ludwigsfelde – Zossen	2018
800	Cottbus – Hoyerswerda	2019
554	Kloster Lehnin – Brandenburg an der Havel	2019
641	Beelitz – Werder (Havel)	2019
756	Neuruppin – Fehrbellin	2019
579	Finsterwalde (Niederlausitz) – Elsterwerda	2019
403	Prenzlau – Schwedt (Oder)	2019
47	Cottbus – Burg (Spreewald)	2019
849	Cottbus – Döbern	2019
851	Döbern – Forst (Lausitz)	2019
858	Forst (Lausitz) – Guben	2019
889	Strausberg – Bad Freienwalde	2019
X1	Potsdam – Teltow	2020
663	Nauen – Dallgow-Döberitz	2020
560	Finsterwalde (Niederlausitz) – Bad Liebenwerda	2020
735	Königs Wusterhausen – Wildau A10-Center – Flughafen BER	2020
736	Königs Wusterhausen – Wildau S-Bahnhof – Flughafen BER	2020
X2	Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg	2021
468	Schwedt (Oder) – Criewen – Angermünde	2021

Tabelle 16: Übersicht der bisher umgesetzten PlusBus-Linien im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021, Quelle: VBB GmbH)

Der PlusBus Niederlausitz der VMEE GmbH zwischen Finsterwalde (Niederlausitz), EE, und Elsterwerda, EE (Linie 579) (Quelle: VBB GmbH)

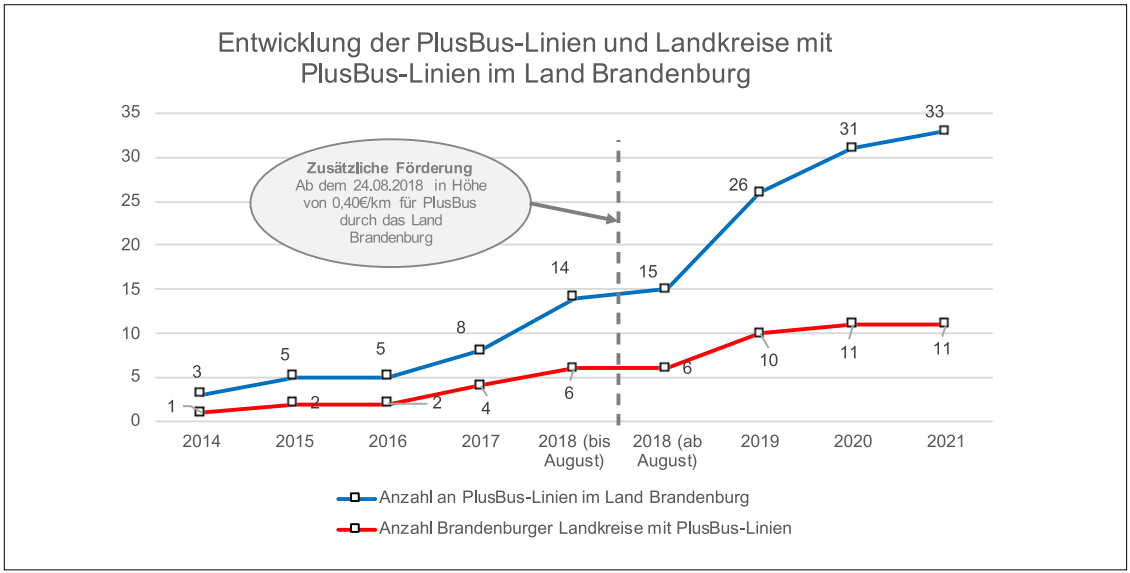


Abbildung 13: Entwicklung der Anzahl an PlusBus-Linien im Land Brandenburg seit 2014 (Quelle: VBB GmbH)

Erfolg des PlusBusses

Mit dem Konzept PlusBus und der Einführung entsprechender PlusBus-Linien wurden unter anderem nachstehende Erfolge erzielt. Die Zahlen verdeutlichen, dass ein attraktives, verlässliches und gut vermarktetes ÖPNV-Angebot Menschen zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV bewegen kann:

- **Deutliche Fahrgastzuwächse:** Es ergeben sich Fahrgaststeigerungen von bis zu 31,5 Prozent im Vergleich zu vorherigen Buslinien (siehe Abbildung 14)
- **Verbesserte Vernetzung:** Bis zu 35 Prozent mehr Umsteigende zwischen Bahn und Bus
- **Aufwertung der ländlichen Räume:** Durch die Aufwertung des Busangebotes insbesondere zwischen Mittel- und Oberzentren profitieren bis zu 75 Prozent der Bevölkerung in ländlichen Gebieten vom neuen Angebot des PlusBus
- **PlusBus als Wegweiser für ein Mobilitätsangebot an alle:** Anders als beim klassischen Schülerverkehr richtet sich das PlusBus-Angebot mit seinen Qualitätskriterien an alle und kann die Anforderungen diversifizierter Fahrtzwecke erfüllen

3.3.2 Weitere Angebotskonzepte im Linienverkehr

Neben der Umsetzung von PlusBus-Linien wurden in der Laufzeit des vergangenen Landesnahverkehrsplans im Land Brandenburg weitere ÖPNV-Konzepte im kommunalen ÖPNV umgesetzt. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten hier Linien im Stadt-Umland-Verkehr zwischen Brandenburg und Berlin, Zubringerverkehre zum SPNV im Berliner Umland sowie neue Linien und Linienkonzepte in der Lausitz (siehe Tabelle 17).

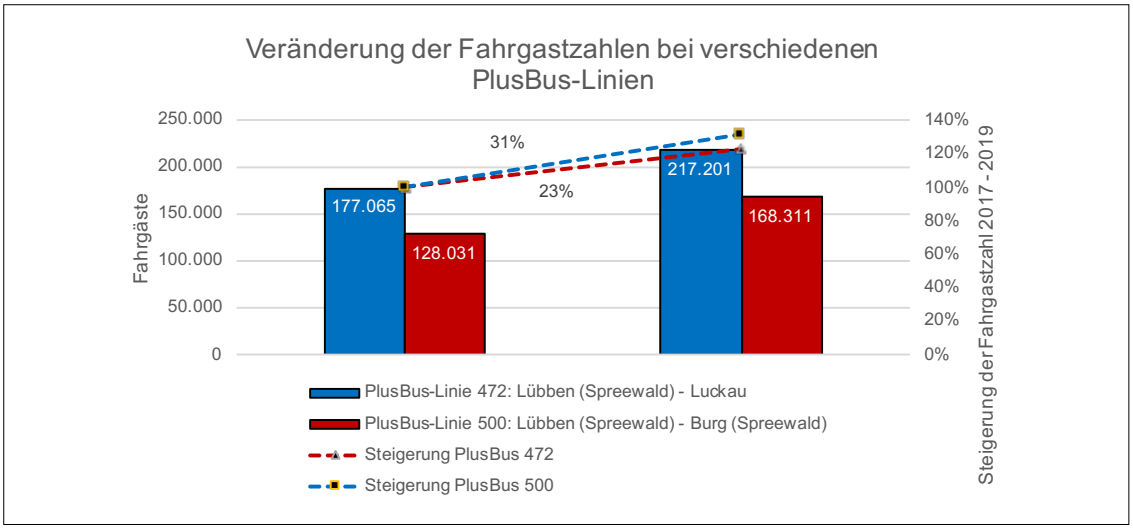


Abbildung 14: Fahrgaststeigerung auf ausgewählten PlusBus-Linien (Quelle: VBB GmbH)

Konzept/Region	Maßnahmen, Region, Beschreibung	Jahr
S5 Achse – zu jeder S-Bahn ein Bus	• Taktverdichtung auf acht Ortslinien mit Anschluss zur S-Bahn-Linie S5 • Verbesserungen in Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf und Strausberg, dadurch Fahrgastzuwächse von ca. 30 Prozent	2018
Torgaubus	• Seit 2017: Busverbindung Herzberg (Elster) – Torgau • Seit 2019: Verdichtung auf Zweistundentakt und Verbesserung der Anschlüsse, dadurch Verdopplung der Fahrgastzahlen	2019
Airport-Region Schönefeld	• Taktverdichtung, Neuordnung und Einführung neuer Regional- und Stadt-Umland-Buslinien zwischen Berlin und den Landkreisen Dahme-Spreewald bzw. Teltow-Fläming • Ab 2022: Zusätzliche Linie zum Flughafen aus Oder-Spree	2020
PlusNetz Spree-Neiße	• ÖPNV im gesamten Landkreis konsequent im Taktverkehr, neue Plus-Bus-Linien, verbesserter Übergang zum SPNV	2020
Stadtbus Bernau	• neue Stadtbus-Linie, Taktverdichtung, längere Verkehrszeiten • Neuordnung von sechs Linien zwischen Zepernick und sowie in Bernau	2020
TESLA Giga-Factory, Grünheide	• neue Buslinie halbstündlich zwischen Bahnhof Fangschleuse und Südeingang der Gigafactory von TESLA	2021/ 2022
Nordraum Teltow-Fläming	• Taktverdichtung und Linienverlängerung zweier Linien zum S-Bahnhof Waßmannsdorf • Umfangreiche Angebotsausweitung zwischen Ludwigsfelde, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow (stufenweise)	2020/ 2022

Tabelle 17: Auswahl einiger zwischen 2018 und 2022 umgesetzter ÖPNV-Konzepte im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

3.3.3 Innovative Mobilitätsangebote und RufBus

RufBusse sind ÖPNV-Angebote, die nicht oder nicht durchgängig nach festem Fahrplan bzw. festem Linienweg fahren, sondern zu definierten Zeiten und/oder in definierten Orten durch die Nutzeranforderungen nach Bedarf gesteuert werden. Besonders für ländliche Räume sowie für locker bebaute, suburbane Räume können solche Angebote den klassischen Linienverkehr sinnvoll ergänzen. Durch die Neuregelungen im Personenbeförderungsrecht im Jahr 2021 haben die Kommunen weitgehende Steuerungsmöglichkeiten an die Hand bekommen, die es ihnen ermöglichen, Verkehre gemäß den jeweiligen regionalen Bedürfnissen zu organisieren.

Eine Vorreiterfunktion beim bedarfsgesteuerten RufBus kommt dem Landkreis Teltow-Fläming bei. Dort wurde beginnend im Korridor zwischen Jüterbog und Dahme (Mark) ein neues Angebotskonzept aus sich ergänzenden Linienverkehren und RufBus-Angeboten etabliert. Dabei gab es erstmals im Land Brandenburg auch die Möglichkeit, Fahrten per App zu bestellen.

Darüber hinaus werden innovative Mobilitätsangebote deutschlandweit entwickelt und erprobt, um neue Fahrgastgruppen anzusprechen. Während es die Aufgabe des konventionellen RufBusses war und ist, den klassischen Linienverkehr in Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage mit flexiblen Angeboten zu ergänzen, sind die innovativen Mobilitätsangebote vor allem dort sinnvoll, wo bereits diese neuen Ansätze vorhanden sind. Die Herausforderung wird deshalb sein, die innovativen Mobilitätsansätze so mit dem konventionellen Linienverkehr zu verknüpfen, dass sich größtmögliche Synergien ergeben.

Die Tabelle 18 zeigt Beispiele, wo und in welcher Form in Brandenburg bereits innovative Angebote erprobt werden bzw. über die Richtlinie InnoMob in Beantragung sind.

Name	Verkehrsart	Landkreis	Förderung	Betrieb (seit)
BerlKönig BC	FlächenrufBus	LDS	BMDV	2019-2021
Shuttlebus Wusterhausen (Dosse)	Automatisierter Linienverkehr	OPR	BMDV	2018-2020
Kranich-Express	RufBus	TF	-	seit 03/2019
Shuttle-Linie E30 in Werder (Havel)	Linienverkehr	PM	-	seit 06/2020
PlusNetz Spree-Neiße	Linienverkehr	SPN	-	seit 12/2020
RufBus Schlieben	RufBus	TF, EE	InnoMob, 1. Call	seit 2021
E-Shuttle Prenzlau	Touristik	UM	InnoMob, 1. Call	seit 2021

Tabelle 18: Beispiele für innovative Angebote im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Fazit

Mit den umgesetzten Projekten im konventionellen Linienverkehr konnten erhebliche Verbesserungen in der Angebotsqualität geschaffen werden. Neue Fahrgäste wurden gewonnen, das ÖPNV-Angebot wird positiver wahrgenommen. Insgesamt zeigt sich, dass zunehmend komplexere Angebotskonzepte umgesetzt werden, bei denen eine Neuordnung der Angebote landkreisübergreifend bzw. in größeren Gebieten stattfindet. Die Vorgabe der PlusBus-Kriterien hat sich bewährt. Bisher wurden 33 Linien eingeführt, damit hat Brandenburg deutschlandweit eine führende Rolle eingenommen. Mit Blick auf die Verkehrswende übernimmt der kommunale ÖPNV zukünftig eine noch zentralere Aufgabe und wird mit flexiblen Rufbus-Angeboten, dem bewährten PlusBus-Konzept und Stadt-Umland-Verkehren zentral zu einem attraktiven ÖPNV beitragen.

Den eigenen Pkw am Bahnhof parken und laden – bequem mit dem Zug zur Arbeit fahren, hier am Brandenburger Hbf (Quelle: VBB GmbH)

3.4 Intermodale Anschlussmobilität

Damit die Fahrgäste ihren Bahnhof erreichen können, bedarf es einer attraktiven und nutzerfreundlich zugänglichen Anschlussmobilität. Zur Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV liegt der Fokus des Landes bei der Verknüpfung am Bahnhof auf dem Busverkehr (vgl. Kapitel 4.7). Ergänzend hierzu engagiert sich das Land Brandenburg aber auch bei der Verknüpfung mit individuellen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fahrrad und dem Auto.

Für den Umstieg von individuellen Mobilitätsformen zur Bahn werden Stellplätze für Autos (Park-and-Ride im folgenden P+R), für Fahrräder (Bike-and-Ride, im folgenden B+R) sowie Kurzzeitparkplätze für Autos (Kiss-and-Ride, im folgenden K+R) benötigt.

3.4.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R)

Um aktuelle Trends und künftige Bedarfe besser bewerten zu können, ließ das Land Brandenburg im Jahr 2019 – wie auch schon 2011 – im Rahmen der *Studie B+R/P+R im Land Brandenburg*[35] eine Erhebung der Stellplatzanzahl und-nutzung an 41 Bahnstationen durchführen (siehe Tabelle 19). Aus den Zahlen lässt sich ablesen, dass es eine anhaltende Nachfrage nach PKW-Stellplätzen an brandenburgischen Bahnhöfen gibt und die vom Land Brandenburg vorgegebenen Formel zur Bedarfsberechnung des künftigen Stellplatzbedarfs korrekt ist (enthalten im Leitfaden *Parken am Bahnhof*[36]).

35 Link: https://www.vbb.de/vbb-themen/mobilitaet-mit-zukunft/kompetenzstelle-bahnhof/bike-and-ride-anlagen/gutachten/

36 Link: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/leitfaden-parken-am-bahnhof-2020.pdf

Auslastung und Stellplätze an 41 ausgewählten Park+Ride-Anlagen	Jahreswerte		Änderung 2011-2019	
	2011	2019	absolut	relativ
Gesamtanzahl erhobene Stellplätze	10.048	14.018*	+ 3.970	+ 40 %
… davon als P+R klassifiziert	7.847	12.224**	+ 4.377	+ 56 %
… davon sonstige Stellplätze im Umfeld	2.201	1.794	– 407	– 18 %
Mittelwert genutzter Stellplätze *… Auslastung ggü. Gesamtanzahl*	7.603 *76 %*	10.919 *78 %*	+ 3.316	+ 44 %
Mittelwert genutzter „klassifizierte" P+R-Stellplätze *… Auslastung ggü. alle „klassifizierten P+R"*	5.884 *75 %*	9.381 *77 %*	+ 3.497	+ 59 %

*Hinweis: Im gesamten Land Brandenburg gibt es: *ca. 28.000 Stellplätze; **ca. 22.700 Stellplätze*

Tabelle 19: Veränderungsstatistik erhobener Park+Ride-Anlagen (P+R) 2011 zu 2019
(Quelle: Gutachten zum Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg, 2020)

Die anhaltende Nachfrage nach PKW-Stellplätzen zeigt sich auch in der Zahl der Anlagen, die kurzfristig im Zeitraum von 2018 bis 2021 durch das Land Brandenburg gefördert wurden. Die einzelnen Maßnahmen und deren Art sind der Karte 9 zu entnehmen. Demnach konnten über die Richtlinie ÖPNV-Invest und die Richtlinie zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie) die Kommunen beim Bau von weiteren 3.500 PKW-Stellplätzen unterstützt werden.

Park+Ride-Parkplätze an der Station Ludwigsfelde-Struveshof, TF (Quelle: VBB GmbH)

3.4.2 Fahrradverkehr: Bike+Ride (B+R)

Auch im Bereich der Fahrradabstellanlagen (B+R) ließ das Land Brandenburg im Jahr 2019 – wie im Jahr 2011 – im Rahmen der *Studie B+R/P+R im Land Brandenburg* eine Erhebung der Stellplatzanzahl und -nutzung an jenen 41 Bahnstationen durchführen. Die Ergebnisse für den Teil der B+R-Anlagen können der Tabelle 20 entnommen werden.

Es ist ersichtlich, dass auch im Bereich des B+R eine anhaltend sehr hohe Nachfrage nach Fahrradstellplätzen an Brandenburgischen Bahnhöfen vorhanden ist.

Im Trend: Abschließbare Stellplätze

Auffällig ist der starke Zuwachs an abschließbaren Stellplätzen wie Fahrradboxen und Sammelschließanlagen. Die Bedeutung des Fahrrads, inbesondere von E-Bikes, hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen und Fahrradfahren ist für viele

Auslastung und Stellplätze an 41 ausgewählten Bike+Ride-Anlagen	Jahreswerte		Änderung 2011-2019	
	2011	2019	absolut	relativ
Gesamtanzahl erhobene Stellplätze	10.323	14.627*	+ 4.304	+ 42 %
… davon als optimal klassifiziert	5.765	9.070**	+ 3.305	+ 57 %
… davon abschließbare Stellplätze	10	718	+ 708	+ 72 %
… davon sonstige Stellplätze (nicht optimal)	4.558	5.557	+ 999	+ 22 %
Mittelwert genutzter Stellplätze *… Auslastung ggü. Gesamtanzahl*	8.813 *85 %*	12.209 *83 %*	+ 3.396	+ 39 %
Mittelwert genutzter „optimaler“ Stellplätze *… Auslastung ggü. alle „optimalen“*	4.083 *71 %*	6.172 *68 %*	+ 2.089	+ 51 %
Anzahl „wild“ abgestellter Fahrräder	1.530	2.567	+ 1.037	+ 68 %

*Hinweis: Im gesamten Land Brandenburg gibt es: *ca. 28.000 Stellplätze; **ca. 16.300 Stellplätze*

Tabelle 20: Veränderungsstatistik erhobener Bike+Ride-Anlagen (B+R) 2011 zu 2019
(Quelle: Gutachten zum Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg, 2020)

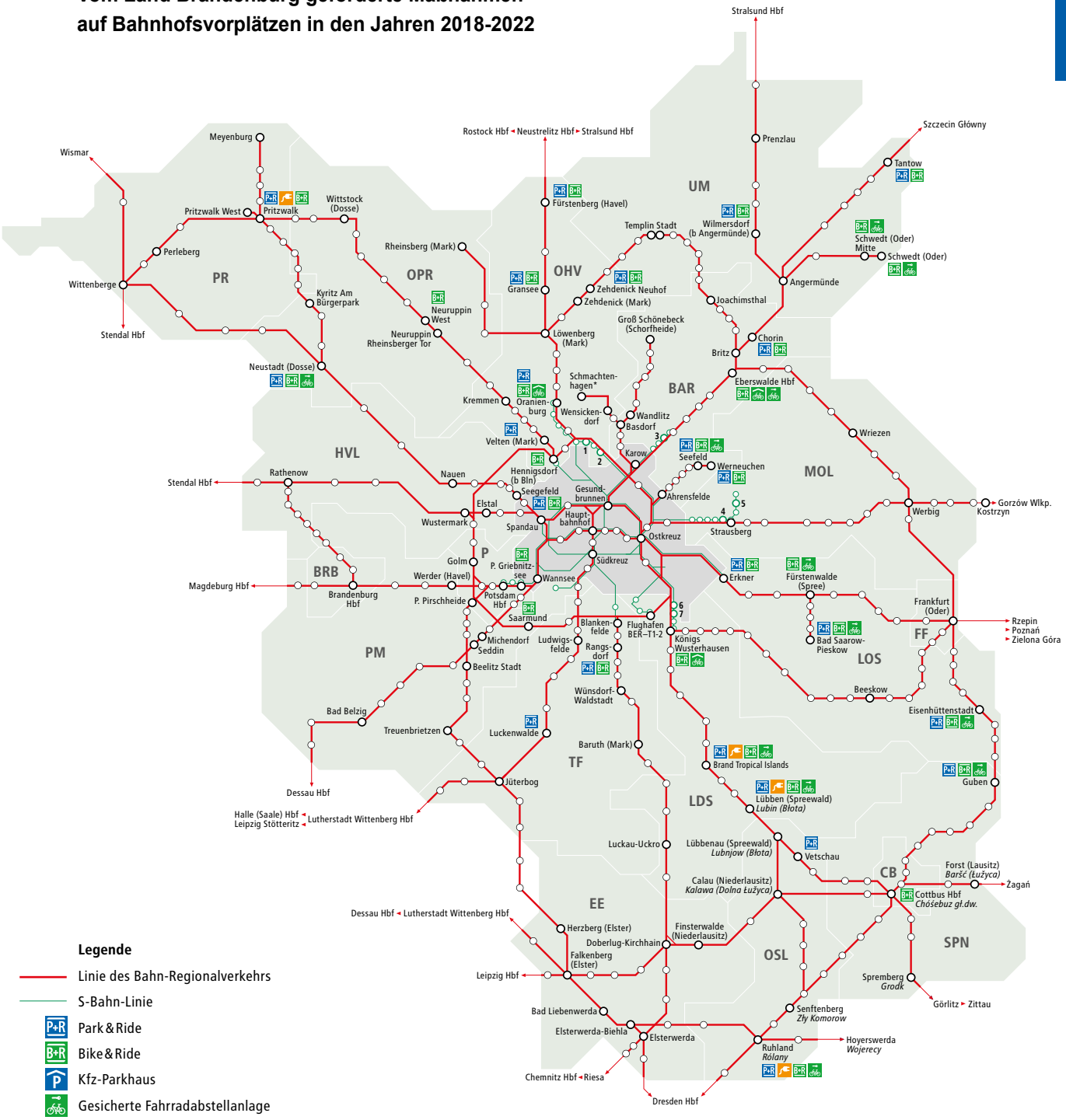
Menschen Teil eines gesunden Lebensstils geworden. Da unter anderem durch die Nutzung von E-Bikes deutlich weitere Strecken als mit konventionellen Fahrrädern im Vor- und Nachlauf der SPNV-Nutzung möglich sind, verstärkt sich der Wunsch vieler Fahrradnutzer und -nutzerinnen, mit ihren höherwertigen Fahrrädern oder E-Bikes zum Bahnhof zu fahren und diese dort sicher abstellen und laden zu können.

Über die Studie *B+R/P+R im Land Brandenburg* hinaus lohnt sich auch im Bereich B+R ein Blick auf das gesamte Land Brandenburg. Hier wurden allein im Zeitraum 2018 bis 2021 rund 6.400 Fahrradstellplätze durch die Kommunen gebaut. Wie auch im Bereich P+R förderte das Land Brandenburg den Bau der Anlagen über die Richtlinie ÖPNV-Invest und die Richtlinie zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes im Verkehr (siehe Karte 9).

Fahrradparkhaus am Bahnhof Oranienburg, OHV, und gesicherte, abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof Klandorf, BAR (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Vom Land Brandenburg geförderte Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen in den Jahren 2018-2022



Legende

- Linie des Bahn-Regionalverkehrs
- S-Bahn-Linie
- Park & Ride
- Bike & Ride
- Kfz-Parkhaus
- Gesicherte Fahrradabstellanlage
- Ladesäule
- ○ ● Zugangsstelle/Zugangsstelle mit Namen
- * Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

Diese Karte enthält lediglich Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen, welche im Zeitraum 2018-2022 durch das Land Brandenburg gefördert wurden.

1 Bergfelde
2 Mühlenbeck-Mönchsmühle
3 Bernau-Friedenstal
4 Petershagen Nord
5 Strausberg Stadt
6 Eichwalde
7 Zeuthen

Karte 9: Vom Land Brandenburg geförderte Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen in den Jahren 2018-2022 (Quelle: Brandenburger Landesamt für Bauen und Verkehr)

ENT-
WURF

3.4.3. Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude

Ausgangslage

Die Bedeutung der Bahnhöfe, insbesondere die der Empfangsgebäude, hat sich seit dem Bestehen der Eisenbahn deutlich gewandelt. Waren sie zur Zeit der industriellen Revolution Aushängeschild einer Stadt und boten Räumlichkeiten für zahlreiche bahnnahe Dienstleistungen, führte der technische Fortschritt im Laufe der Jahrzehnte dazu, dass viele Dienstleistungen nicht mehr vor Ort angeboten wurden oder keinen eigenen Platz im Bahnhofsgebäude benötigten. In der Folge wurden die häufig schlossartigen Gebäude kaum oder nur noch geringfügig genutzt und durch die Deutsche Bahn verkauft. Die erhoffte Revitalisierung der Gebäude im Zuge der Verkäufe fand jedoch zumeist nicht statt – stattdessen dominieren weiterhin häufig Leerstand, Verfall und Vandalismus das Bild.

Etablierung einer Kompetenzstelle bei der VBB GmbH

Daher wurde im Mai 2018 im Auftrag des Landes Brandenburg die Kompetenzstelle Bahnhof bei der VBB GmbH eingerichtet. Ziel ist die Reaktivierung der Bahnhofsempfangsgebäude in Brandenburg. Zur Erreichung des Ziels unterstützt die Kompetenzstelle Bahnhof die Eigentümerinnen und die Eigentümer der Gebäude

- bei der Findung von Nutzungskonzepten,
- bei baurechtlichen Fragestellungen (insbesondere Freistellungsverfahren für gewidmete Eisenbahnflächen und -gebäude) sowie
- bei der Identifikation von geeigneten Förderinstrumenten.

Neu eröffnetes Restaurant im Bahnhof Beelitz Heilstätten, PM, welches durch die Kompetenzstelle unterstützt wurde (Quelle: A. Schwarz)

Aus einer umfangreichen Bestandsaufnahme der insgesamt 249 Empfangsgebäude ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- **Zielgruppe:** Hauptansprechpartner der Kompetenzstelle Bahnhof sind sowohl private wie auch kommunale Eigentümerinnen und Eigentümer.
- **Entwicklungsmöglichkeiten:** Suboptimale Lagen und geringes Fahrgastaufkommen begrenzen die Entwicklungsmöglichkeiten, da hierdurch eine mögliche Kundenfrequenz vor allem für geschäftliche oder gastronomische Nutzungen beeinflusst wird.
- **Hohe Sanierungskosten:** Durch die teilweise sehr großräumigen Gebäude und jahrzehntelange Vernachlässigung bewegen sich die Sanierungskosten für Bahnhofsempfangsgebäude meist im Bereich von mehreren Millionen Euro.
- **Hohe Fördermittelaufwendungen:** Sowohl für private als auch kommunale Eigentümerinnen und Eigentümer sind die Sanierungskosten schwer alleine aufzubringen. Insoweit müssen für eine Sanierung große Summen an Fördermitteln zur Verfügung gestellt werden.

Bisherige Erfolge der Kompetenzstelle

Um diesen schwierigen Rahmenbedingungen entgegenzuwirken, arbeiten die Kompetenzstelle Bahnhof und das Land Brandenburg kontinuierlich an möglichen Erleichterungen. Erfolge sind bisher:

- **Verbesserte Fördermöglichkeit** durch Novellierung der Richtlinie ÖPNV-Invest
- **Neue Fördermöglichkeit** mit „Richtlinie zur Förderung der Stadt- und Ortsentwicklung im ländlichen Raum“
- **Erfolgreiche Revitalisierung der Bahnhofsgebäude** mit Unterstützung der Kompetenzstelle der Station: Beelitz Heilstätten
- **Erreichung wichtiger Meilensteine zur Revitalisierung** aufgrund der Unterstützung durch die Kompetenzstelle bei folgenden Stationen: Brück (Mark), Werneuchen, Seelow-Gusow

Fazit

Das Land Brandenburg hat in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Anschlussmobilität an der Schnittstelle Bahnhof für die Fahrgäste des SPNV noch komfortabler zu gestalten. Durch das Bereitstellen von zusätzlichen Personalressourcen zur Beratung, Unterstützung und Projektumsetzung sowie den notwendigen Fördergeldern konnten viele tausend Stellplätze für Pkw und Fahrräder geschaffen sowie die Revitalisierung von Bahnhofsempfangsgebäuden angestoßen und umgesetzt werden. Durch die verbesserten Möglichkeiten im Bereich der Fördermittel wurden bereits einige Projekte angestoßen; demnächst werden erste Sanierungen abgeschlossen.

3.5 Fahrgastinformation

Neben der Qualität von Angebot und Infrastruktur spielt auch die der Fahrgastinformation eine zentrale Rolle, um Fahrgästen den Einstieg in das ÖPNV-System zu erleichtern. Als wichtigster Baustein für den Zugang zum Nahverkehr und zur Orientierung innerhalb des Systems ÖPNV wachsen die Anforderungen an die Fahrgastinformation ständig. Je zuverlässiger und genauer die Informationen für die Fahrgäste sind, umso weniger werden unter anderem die Nutzungshürden wahrgenommen. In einer immer digitaleren Welt werden technische Innovationszyklen bei digitalen Medien zur Fahrgastinformation immer kürzer, was sich in einer gestiegenen Erwartungshaltung auf Seiten der Fahrgäste zeigt.

Die Nutzung digitaler Medien ist stark angestiegen und hat dabei nicht-digitale Informationsmedien in ihrer Bedeutung weiter zurückgedrängt. Die Entwicklungen der Fahrgastinformation in der zurückliegenden Laufzeit des Landesnahverkehrsplans 2018-2022 trugen dieser Tendenz Rechnung.

3.5.1 Ausgangslage der Fahrgastinformation

Eine im Gesellschaftsvertrag der VBB GmbH definierte Kernaufgabe ist die Sicherstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes bzw. einer einheitlichen Nutzeroberfläche des Nahverkehrs gegenüber den Fahrgästen. Diese umfasst eine große Bandbreite von scheinbar einfachen Elementen, wie einheitlicher Piktogramm- und Informationssprache auf allen Fahrzeugen und Zugangsstellen bis hin zu komplexen IT-Systemen, zum Beispiel zur Übermittlung von Live-Auslastungsdaten im SPNV an die Fahrgastinformationssysteme für den Fahrgast.

Die Entwicklung und Umsetzung von neuen bzw. die Anpassung vorhandener Medien zur Fahrgastinformation ist dabei ein zeitaufwendiger Prozess und unterliegt vielfältigen Einflussgrößen, wie zum Beispiel:

- Kundennutzen und erwartete Kundenwirkung
- Integrierbarkeit in vorhandene Medien und Systeme bzw. technische und organisatorische Umsetzbarkeit
- Sich verändernde rechtliche Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene z. B. zur Barrierefreiheit oder Datenbereitstellung (vgl. PBefG-Novelle August 2021)
- Laufzeiten von Verkehrsverträgen vs. Innovationszyklen
- Wirkung in anderen Verbundräumen bei länderüberschreitenden Linien und Abstimmungen
- Kooperation/Informationsaustausch auf nationaler Ebene
- Ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis

3.5.2 Grundlagen und Konzepte

Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“

Grundlage für die Gestaltung der ÖPNV-Informationsmedien in Brandenburg bildet das Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“[37], welches verpflichtender Bestandteil von Verkehrsverträgen ist und in Teilen auch in den angrenzenden Bundesländern bei länderübergreifenden Linien des SPNV angewandt wird. Im bundesweiten Vergleich stellt es das umfassendste Werk zur homogenen Umsetzung von Fahrgastinformation in Verbundräumen dar und wird auch in anderen Verkehrsräumen in Teilen genutzt.

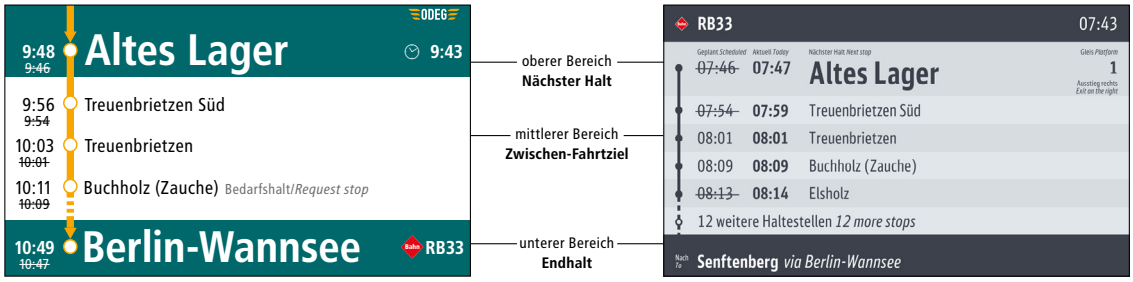
Das Handbuch enthält Vorgaben und Empfehlungen zu Fahrgastinformation und Informationselementen. Diese gliedern sich auf in:

- **Basiselemente der Fahrgastinformation:** z. B. Signets, Schriften, Piktogramme
- **Allgemeine Festlegungen:** Datenmanagement, Informationsdarstellung (Benennung, Abkürzungen, Liniennummernkonzept)
- **Fahrgastinformation zur Reiseplanung**
- **Fahrgastinformation während der Reise:** Statische Fahrgastinformation (an Haltestellen, Bahnhöfen und Fahrzeugen), Dynamische Fahrgastinformation, Akustische Fahrgastinformation
- **Regelfahrplanabweichungskommunikation und Ersatzverkehr**

Konzeption der Inhalte des Handbuches und Weiterentwicklung

Die Konzeption der Inhalte erfolgt dabei, unterstützt durch Fachleute und -expertise, im engen Dialog mit den Verkehrsunternehmen. Auch werden Ergebnisse aus Marktforschungen hinzugezogen, um Trends und Einschätzungen rechtzeitig aufzunehmen und in Konzepten umzusetzen. Diese Vorgehensweise stellt seit Jahren eine breite Nutzerakzeptanz und steigende Kundennachfrage sicher.

37 VBB GmbH –Link: https://www.vbb.de/handbuch



Beispiele für die dynamische Fahrgastinformation auf Flachbildschirmen (Quelle: VBB GmbH)

Dabei entstanden zahlreiche Erweiterungen und Anpassungen des Handbuches, die in Teilen bereits fahrgastwirksam umgesetzt wurden. Beispiele dafür sind:

- **Sorbische und wendische Sprache:** Empfehlung zur Umsetzung der sorbischen und wendischen Sprache in der Fahrgastinformation
- **Anzeigen der Fahrgastinformationsmonitore gemäß TSI PRM:** Anpassung der Informationsoberflächen der Fahrgastinformationsmonitore in den Fahrzeugen des SPNV an die rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit der TSI PRM[38] (siehe oben)
- **Verbesserte Sichtbarkeit:** Außenkennzeichnung der Fahrradbereiche und barrierefreien Multifunktionsabteile in den Fahrzeugen des SPNV
- **Ansagenkonzept in SPNV-Fahrzeugen:** Einheitliche Ansagen, dem Zwei-Sinne-Prinzip folgend (kombinierter Einsatz von gleichlautenden Anzeigen und Ansagen)
- **Automatendesign:** Modulares, klar verständliches und trotzdem einheitliches Re-Design der Automaten (Vertriebsstellen) (siehe unten)

38 Link: https://www.eisenbahn-cert.de/DE/Informationen/TSI/TSI_PRM/tsi_prm_node.html

Integriertes Design an verschiedenen Automaten in VBB-Verkehrsmitteln (Quelle: VBB GmbH)

Einbeziehung von Echtzeit-Auslastungsinformationen

Ein bedeutendes Thema der Fahrgastinformation ist die Integration von (Echtzeit-) Auslastungsinformationen in die unterschiedlichen Auskunftsmedien, welche der VBB GmbH zunehmend zur Verfügung stehen. In Abstimmung mit verschiedenen Akteuren der ÖPNV-Branche wurden bereits erste Grundlagen zur Darstellung entwickelt. Der Austausch erfolgte über verschiedene Gremien bzw. durch eine enge Verzahnung mit dem „DELFI e.V.“, dem „Bundesverband Schienennahverkehr“ (ehem. BAG-SPNV) und dem „Verband Deutscher Verkehrsunternehmen“ (VDV). Ein regelmäßiger Austausch in der „Brancheninitiative Auslastung“ sicherte darüber hinaus eine nationale Harmonisierung des Vorgehens (z. B. bei der Konzeption einheitlicher Visualisierungen).

Damit künftig Fahrgäste auf Basis der Auslastungsinformation ihre Wege zeitlich und räumlich optimieren können, müssen erst noch geeignete, durch künstliche Intelligenz (KI) gestützte, Ansätze zu verlässlichen Prognosen entwickelt und in die Fahrgastinformation überführt werden.

3.5.3 Digitale Angebote und Services

Die Digitalisierung hat das Verhalten der Fahrgäste grundlegend verändert: Im Jahr 2020 lag die Verbreitung von Smartphones in Deutschland bei 86 Prozent[39] – vor nicht einmal 15 Jahren gab es kaum eine Nutzung von digitalen Fahrgastinformationsangeboten auf mobilen Telefonen. Inzwischen ist selbst die Altersgruppe der über 70-Jährigen mit einem Anteil von 52 Prozent deutlich vertreten. Digitale mobile Informationsmöglichkeiten werden als integraler Bestandteil der

Pilotprojekt Heidekrautbahn: Erste Integration von Auslastungsinformationen in Echtzeit an dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern am Bhf Basdorf, BAR (Quelle: NEB Betriebsgesellschaft mbH/H. Reimann)

ÖPNV-Angebotsqualität gesehen. Infolgedessen hat sich die Informationslandschaft von gedruckten Medien (Fahrplanbüchern) über Internet, welches nur über stationäre Geräte erreichbar war, fast komplett hin zu mobilen Anwendungen (Apps und Co.) verschoben.

Stark nachgefragt: Mobile Informationsangebote für den ÖPNV

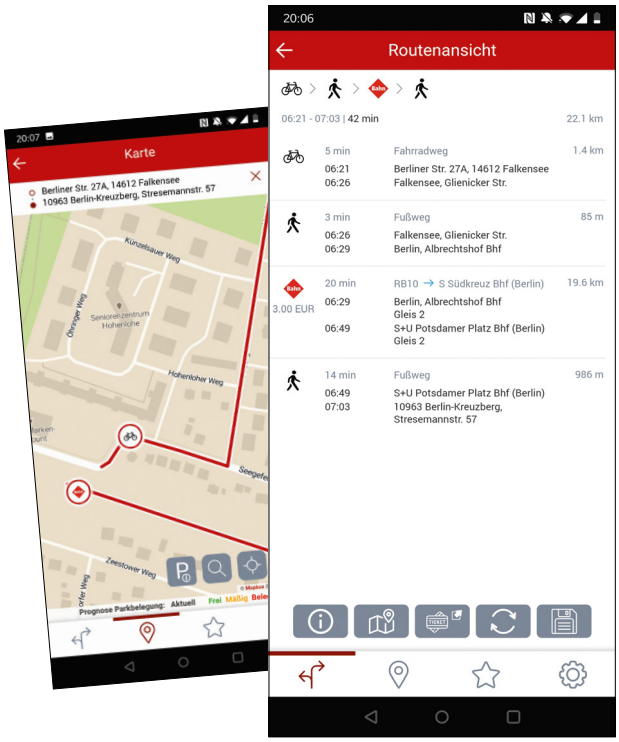
Basierend auf der zunehmenden Nutzung von Smartphones in allen Lebensbereichen steht deshalb die Entwicklung von mobilen Informationsangeboten für den ÖPNV im Fokus. Die VBB GmbH und die Verkehrsunternehmen kommen dieser Entwicklung nach und bieten vielfältige Informationskanäle an, um das Informationsbedürfnis der Kundinnen und Kunden im ÖPNV zu bedienen. Diese Entwicklung vollzog sich jedoch nicht ausschließlich mobil, auch im Bereich der Stationen und in den Fahrzeugen sind neue digitale Informationsmedien entstanden.

Neu- und weiterentwickelte Systeme in den Jahren 2018-2022

Im Zeitraum des zurückliegenden Landesnahverkehrsplan sind diesbezüglich folgende Beispiele für wesentliche Neu- bzw. Weiterentwicklungen zu nennen:

39 Online-Statistik-Portal Statista – Link: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/585883

- **Weiterentwicklung der Störungsmeldungssysteme**: Bei ungeplanten Beeinträchtigungen des ÖPNV können die Verkehrsunternehmen Streckensperrungen, Umleitungen oder Ersatzangebote zeitnah in die VBB-Fahrplanauskunft integrieren. Diese Informationen werden dann bei der Routensuche berücksichtigt.
- **Integration fahrplanunabhängiger Bedarfsverkehre:** Einbindung der jeweiligen Buchungssysteme in die VBB-Auskunftssysteme zur Planung und Buchung von Flächenrufbussen.
- **Barrierefreie Nutzung von digitalen Informationsmedien**: Optimierung der Webseite und Fahrplanauskunft des VBB sowie der App „Bus&Bahn“ für Nutzung durch Blinde oder Sehschwache.
- **Berücksichtigung des Status von Aufzügen bei Routensuche**: Defekte oder außer Betrieb befindliche Aufzüge werden in der VBB-Fahrplanauskunft berücksichtigt, in diesem Fall Darstellung von Alternativverbindungen.
- **Alternative Fahrtempfehlungen mit der VBB-Pendler-App:** Ziel ist, autofahrenden Berufs-, Einkaufs- und Freizeitpendlern aus dem Berliner Umland eine integrierte Mobilitäts-App anzubieten. Die Kombination von Navigation, der Anzeige von realen Parkmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld und dem Routing vom eigenen Wohnort im Berliner Umland zum Zielort in Berlin, kombiniert Mobilität in der Fläche mit dem dichten Takt der SPNV-Verkehrsanbindung nach Berlin. Die Anwendung befindet sich in der Testphase.
- **Live-Auslastungsinformationen auf Regionalverkehrslinien:** auf Linien des Netzes Stadtbahn und den Linien der NEB, pilothafte Umsetzung der Auslastungsinformation auf dem Bahnsteiganzeiger des Bahnhofs Basdorf.
- **WLAN-basierte Bordinformationsportale:** in den Zügen des Netzes Elbe-Spree zur individuellen Information der Fahrgäste.
- **Umsetzung von Verbesserungen aus Pilotprojekt „Rad im Regio“:** Projektergebnisse werden sukzessive auf allen anderen SPNV-Linien, einschließlich der neuen Berliner S-Bahn-Fahrzeuge (Baureihe 483/484), angewandt.
- **Verbreitung von ÖPNV-Fahrplaninformationen über Drittdiensten:** über das VBB-open data-Angebot (z. B. Kartendienste, touristische Portale).
- **Vernetzung der deutschlandweiten Fahrplanauskunftssysteme:** Einsatz über das DELFI-Portal, so dass auch für an Berlin-Brandenburg angrenzende Regionen durchgehende Fahrplanauskünfte erteilt werden können (z. B. Ausflugsgebiet Mecklenburgische Seenplatte oder Pendlerbeziehungen aus Südbrandenburg im Raum Dresden)



Beispielroute bei Verknüpfung eines ÖPNV-Verkehrsmittels und eines Bike&Ride-Angebotes in der sich in der Testphase befindlichen VBB-Pendler-App
(Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Fazit

Die Digitalisierung hat im Bereich der Informationssysteme in den zurückliegenden vier Jahren deutlich an Dynamik gewonnen. Viele neue Dienste und neue Informationsqualitäten verbessern die Verlässlichkeit der Nutzung des Gesamtsystems ÖPNV. Damit wird eine wichtige Rahmenbedingung zur Unterstützung der Verkehrswende gesetzt.

Voraussetzung für alle neuen, digitalen Dienste sind sehr komplexe, regional und national vernetzte IT-Hintergrundsysteme, die für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen rund um die Uhr zuverlässig zur Verfügung stehen müssen. Basis für alle Services sind entsprechend aufbereitete, überwiegend in Echtzeit vorhandene Daten der Verkehrsunternehmen oder dritter Partner. Die Anforderungen an deren Umfang und Inhalt wachsen mit jeder neuen Entwicklung.

Eine künftige Herausforderung besteht darin, homogene Systemansätze für neue Inhalte im VBB-Gebiet zu entwickeln. Die Unterstützung der Verkehrsunternehmen und weiterer beteiligter Partnerinnen und Partner in dem sehr komplexen Handlungsfeld digitaler Services wird zu einer wichtigen künftigen Aufgabe. Absehbar ist, dass für die Bewältigung der Digitalisierung der Fahrgastinformations- und Servicesysteme des ÖPNV bereits mittelfristig deutlich mehr Ressourcen benötigt werden.

3.6 Tarif und Vertrieb

Der Bereich des gemeinsamen Tarifs und Vertriebs im VBB nimmt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des Nahverkehrs ein.

3.6.1 Entwicklung des VBB-Tarifs seit 2018

Das Land Brandenburg befürwortet eine einheitliche Tarifgestaltung in der Hauptstadtregion und unterstützt diese. Alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet wenden den gemeinsamen VBB-Tarif an. Dieser wurde in den vergangenen Jahren stetig weiterentwickelt, um den Anforderungen von Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern gerecht zu werden.

Anwendung des Tarifentwicklungsverfahrens

Einen wesentlichen Bestandteil für die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs stellt das im Jahr 2015 entwickelte Tarifentwicklungsverfahren dar. Damit besteht grundsätzlich für alle an der Tarifgestaltung beteiligten Akteurinnen und Akteure ein transparenter und verlässlicher Prozess. Über angemessene Tarifanpassungen im Rahmen des VBB-Tarifindex werden einerseits die notwendige Tarifergiebigkeit und andererseits über strukturelle Verbesserungen eine strategische Tarifweiterentwicklung gewährleisten soll.

Die Anwendung des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens hat den bisherigen Prozess der Tarifentwicklung verbessert. Die jährliche Befassung mit dem VBB-Tarif hat sich als Plattform für die gemeinsame Erarbeitung, Kommunikation und Abstimmung von Tarifentwicklungsmaßnahmen im VBB bewährt. Die Entscheidung über eine Umsetzung des Tarifindexes obliegt dem VBB-Aufsichtsrat.

In den letzten Jahren standen Maßnahmen zur Kundenbindung und die Entwicklung zielgruppenspezifischer Angebote besonders im Fokus.

Zielgruppenspezifische Angebote zur Kundenbindung und -gewinnung

Die Stärkung des Abonnements als wichtige Säule der Kundenbindung und gleichzeitig der Fahrgeldeinnahmen stand im Fokus der Tarifweiterentwicklung. Zudem wurden neue, zielgruppenspezifische Tarifprodukte entwickelt und bestehende Angebote weiterentwickelt. Seit 2018 standen besonders folgende Produkte im Fokus:

- **Neue Angebote für Berufspendlerinnen und -pendler**: Einführung eines VBB-Firmentickets mit verpflichtendem Arbeitgeber-Zuschuss und attraktiven Rabatten für Berufspendlerinnen und -pendler
- **Neue Angebote für Auszubildende**: Einführung des VBB-Abo Azubi als verbundweites Angebot für Auszubildende, Freiwilligendienstleistende sowie Beamtenanwärterinnen und -anwärter des einfachen und mittleren Dienstes
- **Neue Angebote für Gelegenheitsreisende:** Weiterentwicklung der Mehrfachangebote im Bartarif (4-Fahrten-Karten und 4er-Tageskarten in den kreisfreien Städten)
- **Verbessertes Angebot für Anschlussfahrausweis-Nutzer**: Optimierung der Regelungen für Anschlussfahrausweise
- **Verbessertes Angebot für Touristen**: Erhöhung der Attraktivität der Tageskarten durch Umstellung auf 24-Stunden-Gültigkeit
- **Fortführung des Mobilitätstickets Brandenburg:** für berechtigte Personen mit einer 50-prozentigen Rabattierung

Fazit

Im Interesse der Fahrgäste ist bereits eine Vielzahl von tariflichen Verbesserungen umgesetzt worden. Die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist ein stetiger Prozess. Aufgrund steigender Anforderungen an die Tarifgestaltung müssen die Rahmenbedingungen des Tarifentwicklungsverfahrens (Zeitrahmen und VBB-Tarifindex) regelmäßig überprüft und ggf. angepasst werden. Zu beachtende Aspekte sind unter anderem:

- **die Verkehrswende** mit grundsätzlich steigender ÖPNV-Nachfrage
- **die Digitalisierung des Vertriebs**
- **die Zunahme der Multi- und Intermodalität von Fahrgästen** sowie der Wunsch nach verkehrsmittelübergreifenden Tarifangeboten
- **die Veränderung des Mobilitätsverhaltens** durch die COVID-19-Pandemie
- **das dynamische Bevölkerungswachstum** im Berliner Umland und dem ländlichen Raum
- **der steigende Finanzierungsbedarf** für den erforderlichen Ausbau des ÖPNV
- die Subventionierung von spezifischen Tarifangeboten

4-Fahrten-Fahrkarten verschiedener Verkehrsunternehmen (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

Fachhintergrund: VBB-Firmenticket mit verpflichtendem Arbeitgeberanteil

Merkmale des VBB-Firmentickets
Das VBB-Firmenticket mit verpflichtendem Arbeitgeberanteil ist ein erfolgreiches Beispiel für ein Tarifprodukt, das durch Einbindung Dritter – der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber – ein besonders günstiges Angebot für die Zielgruppe der Berufspendlerinnen und -pendler ermöglicht.

Vorteile des VBB-Firmentickets
Das VBB-Firmenticket bietet Vorteile für beide Seiten: Jeder Euro, mit dem sich die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber am VBB-Firmenticket beteiligen, senkt den Ticketpreis für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Zusätzlich enthält das 2019 eingeführte VBB-Firmenticket einen Rabatt für den ÖPNV. Dabei ist die Höhe des Arbeitgeberzuschusses Voraussetzung für den Rabatt auf Nutzerseite/Kundenseite. Durch diese Kombination wird tägliches Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den Endkunden deutlich günstiger und die Kundenbindung wird gleichzeitig zu einem Instrument der Mitarbeiterbindung auf dem Arbeitsmarkt.

Für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sind die Fahrtkostenzuschüsse für Beschäftigte in unbegrenzter Höhe steuer- und sozialabgabefrei. Zusätzlich ist das VBB-Firmenticket ein Standortvorteil für Unternehmen zum Gewinnen neuer und Halten bestehender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Abbildung 15: Der Weg zum VBB-Firmenticket (Quelle: VBB GmbH)

3.6.2 Entwicklung des Fahrausweisvertriebs seit 2018

Der Vertrieb von Fahrausweisen ist das Bindeglied zwischen dem Tarif und den Fahrgästen; er ist elementar für einen erfolgreichen ÖPNV. Die Weiterentwicklung des Tarifs und des Vertriebs sind unmittelbar miteinander verbunden. Für den Vertrieb des VBB-Tarifs sind die Verkehrsunternehmen zuständig und managen diesen operativ.

Klassischer Vertrieb

Die Facetten des klassischen Vertriebs im Land Brandenburg sind je Region sehr unterschiedlich. Im städtischen Raum Brandenburgs tragen die personalbedienten Verkaufsstellen sowie der stationäre und mobile Fahrausweisautomat die Hauptlast beim Fahrausweisverkauf.

In ländlicheren Regionen hingegen kann der mobile Fahrausweisdrucker in den Fahrzeugen als Inbegriff für den klassischen Vertrieb bewertet werden. Auch der Großkundenvertrieb von Fahrausweisen für Schülerinnen und Schüler, gefolgt vom personalbedienten Vertrieb, spielen hier eine enorm wichtige Rolle. Regionsübergreifend für alle gemein ist zusätzlich die hohe Bedeutung der Abonnementverwaltung beim Fahrausweisverkauf in Brandenburg.

Fahrausweisautomaten am Bahnhof Flughafen BER Terminal 1-2, LDS, im VBB-Design (Quelle: VBB GmbH)

Die Verkehrsunternehmen im ÖPNV haben sich mit Unterstützung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für nutzerbediente Systeme mit einer einfachen und logischen sowie selbsterklärenden direkten Menüführung entschieden.

Des Weiteren wurde mit der Eröffnung des Flughafens BER auch ein neuer Vertriebsstandort mit personalbedientem Vertrieb und zahlreichen Automaten in Betrieb genommen. Dieser Vertriebsstandort wurde im auffälligen VBB-Design an den Fahrausweisautomaten der S-Bahn und des Regionalverkehrs umgesetzt – so wird der Verkehrsverbund als einheitliche Institution für den ÖPNV im gesamten Land Brandenburg stärker in den Fokus gerückt. Weiterhin sind dadurch die Fahrausweisautomaten am BER besonders leicht auffindbar.

Als weitere Highlights sind auch nachfolgende Punkte zu nennen:

- **Umsetzung einer Mobilitätsagentur:** gemeinsam durch zwei Verkehrsunternehmen im Potsdamer Hauptbahnhof als zentrale Anlaufstelle mit vielfältigem Informations- und Vertriebsangebot für die Fahrgäste
- **Wiedereröffnung einer personalbedienten Vertriebsstelle:** in Doberlug-Kirchhain, Ansiedlung mit Unterstützung der bei der VBB GmbH angesiedelten Kompetenzstelle Bahnhof
- **Einführung der kontaktlosen Zahlung:** in den VBB-Verkehrsmitteln

- **Nachrüstung von Schreib- und Lese-einheiten**: zur individuellen Prüfung und Aktualisierung der VBB-*fahr*Card an zahlreichen Fahrausweisautomaten im SPNV

Digitaler Vertrieb

Elektronische Fahrscheine auf der Basis von Chipkarten oder Smartphones (Handyticket) haben seit 2018 stark an Bedeutung gewonnen. Dabei erfolgte eine erkennbare Verlagerung der Einnahmen aus Tarifprodukten, die sowohl über das Smartphone als auch im klassischen Vertrieb erwerbbar sind, zum digitalen Vertrieb.

Die Einführung des elektronischen Tickets auf Basis der Chipkarte unter dem Produktnamen VBB-*fahr*Card ist mit dem Projekt INNOS-VBB-Start I und II erfolgt. Das gesamte Verbundgebiet wurde mit Ausgabe-, Kontroll- und Lesegeräten durch die Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger ausgestattet sowie Hintergrundsysteme zu Datenhaltung und -monitoring beschafft. Dabei war es von großer Bedeutung, dass die Neuausrüstung der Vertriebstechnik bei den Verkehrsunternehmen in enger Abstimmung mit der VBB GmbH durchgeführt wurde, um den Einsatz kompatibler Technik für das Gesamtsystem von Bus und Bahn im VBB-Gebiet zu gewährleisten. Dies ermöglicht nun trotz einer Vielzahl an beteiligten Herstellern eine verbundweite interoperable Kontrolle der VBB-*fahr*Card und Barcode-Tickets – unabhängig vom ausgebenden oder kontrollierenden Verkehrsunternehmen.

Des Weiteren wurde der Fahrausweisverkauf über das Internet und das Smartphone mit der Weiterentwicklung der VBB-App „Bus & Bahn“ und dem VBB Tarifberater an die jeweils aktuellen Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst.

Fazit

Auch mit dem zunehmenden Anteil des digitalen Vertriebs darf und kann auf den klassischen Vertrieb nicht verzichtet werden. Vielmehr bedeutet die Entwicklung der letzten Jahre, dass die Vertriebsbedürfnisse der Fahrgäste durch Innovationen in beiden Vertriebssträngen stärker berücksichtigt werden konnten und weiterhin im Fokus stehen werden. Moderne Vertriebswege sowohl im klassischen als auch digitalen Fahrausweisvertrieb leisten so ihren Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Neu eröffnete mobiagentur im Potsdamer Hbf (Quelle: R. Schnabel Landeshauptstadt Potsdam)

Ausblick: Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems – im Fokus SPNV

4.

ENT-
WURF

Die attraktive Weiterentwicklung des Angebotes des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist einer der maßgebenden Bausteine, um die Verkehrswende im Land Brandenburg schnell und nachhaltig mitzugestalten. Wesentliche Voraussetzung für den Erhalt des aktuellen Angebotes und die Ausweitung dieses ist eine langfristige Sicherstellung der Finanzierung.

Herausforderungen für den zukünftigen SPNV

Die im zweiten Kapitel dargestellten Rahmenbedingungen sowie die im dritten Kapitel beschriebenen, in den Jahren 2018-2022 umgesetzten Maßnahmen, bilden das Fundament für die zukünftige Ausgestaltung des SPNV. Hierbei ist insbesondere das dynamische Bevölkerungswachstum im Land Brandenburg zu berücksichtigen: hohe Steigerungsraten im Berliner Speckgürtel treffen auf leichte Rückgänge in den berlinfernen Regionen. Die Karte 10 (Prognose der Nachfrageveränderungen auf Brandenburger Bahnstrecken bis 2030) zeigt dabei eindrücklich, wie sich diese Entwicklungen auf die zukünftigen Fahrgastzahlen auswirken werden und dass zur Bewältigung der erhöhten Nachfrage von bis zu 38 Prozent (siehe Abbildung 16) zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden müssen.

Sämtliche Planungen zum SPNV müssen weiterhin stets die übergreifenden Konzepte auf nationaler und internationaler Ebene, wie den Deutschlandtakt, oder die Transeuropäischen Netze beachten. Nur so können konfliktvermeidende Zielnetze für Güter-, Nah- und Fernverkehr gemeinsam entwickelt werden.

Konzeptionell gut aufgestellt: Für einen starken SPNV im Land Brandenburg

Als Antwort auf die sich stellenden Herausforderungen wird das Land Brandenburg die Entwicklung des künftigen SPNV-Angebotes sowohl nachfragegerecht als auch angebotsoffensiv angehen. Konkrete Maßnahmen und Ziele sind dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen. Als wesentliche Aspekte sind hier zu nennen:

- **Neue einheitliche Bedienstandards** ermöglichen ein verlässliches Angebot hinsichtlich Taktdichten und Bedienzeiträumen (vgl. Kapitel 4.1.2)
- **Vielfältige Angebotsausweitungen und -veränderungen** werden bis zum Jahr 2027 umgesetzt, um auf die künftigen Nachfragesteigerungen bedarfsgerecht zu reagieren (vgl. Kapitel 4.1.5)

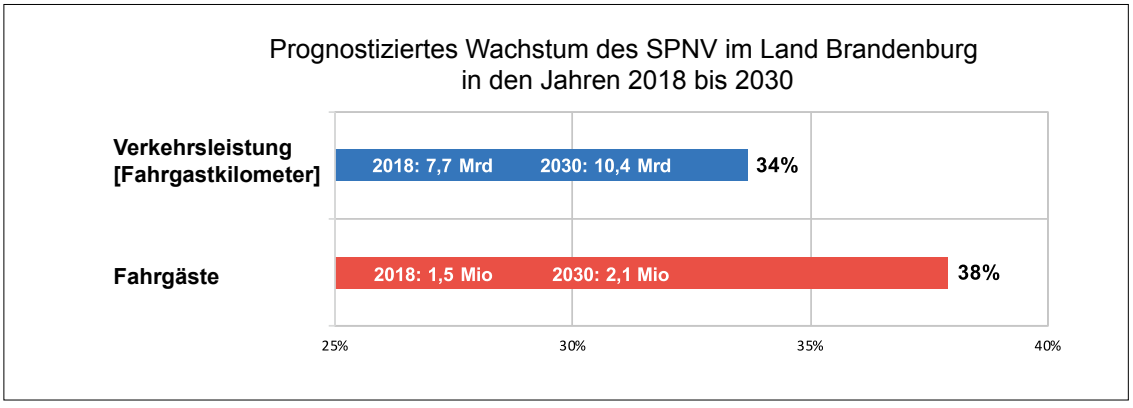


Abbildung 16: Prognostiziertes Wachstum an Fahrgästen bis zum Jahr 2030 (Quelle: VBB GmbH)

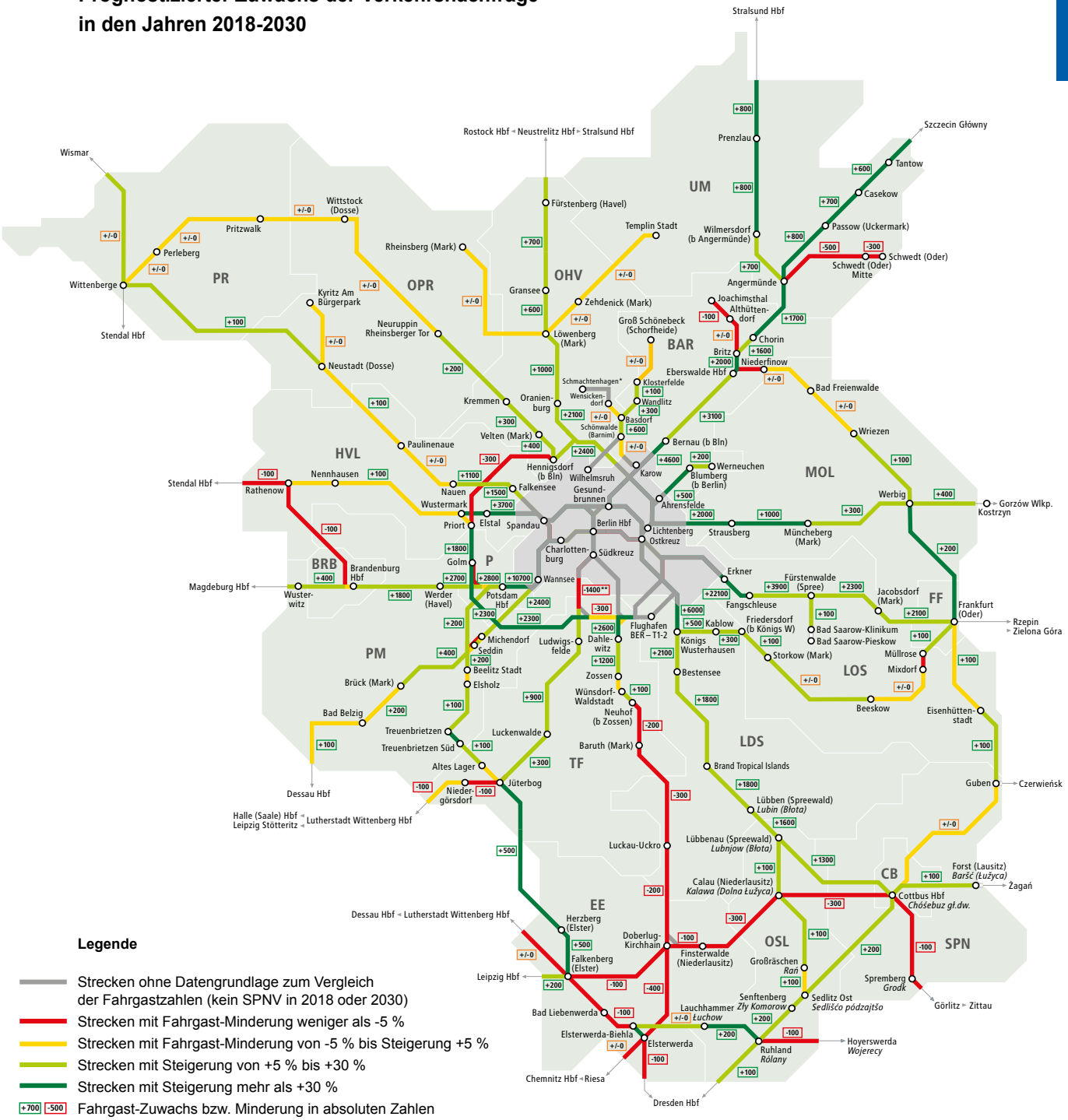
- **Das neue Perspektivnetz 2030+** ist Leitfaden für künftige SPNV-Planungsvorgänge im Sinne einer Angebotsoffensive (vgl. Kapitel 4.1.5)
- Ein besonderer Fokus liegt auf dem **wachsenden SPNV-Angebot in das Nachbarland Polen** (vgl. Kapitel 4.1.3)
- **Reaktivierungen von Strecken und Halten** können eine Möglichkeit sein, um den Bahnverkehr wieder in die Fläche zu tragen – eine Untersuchung liefert erste Erkenntnisse, an welchen Stellen die größten Nachfragepotenziale liegen (vgl. Kapitel 4.1.4)
- **Die SPNV-Infrastruktur im Land Brandenburg wächst und wird umfangreich modernisiert,** um Angebotsausweitungen und barrierefreies Reisen zu ermöglichen (vgl. Kapitel 4.2.1)
- **Mit dem Projekt i2030 entstehen neue Wege** für den SPNV zwischen dem Land Brandenburg und dem Land Berlin (vgl. Kapitel 4.2.4)
- **Die qualitative Aufwertung der Reise mit dem SPNV** hinsichtlich Fahrtkomfort, Sicherheit, Service und Pünktlichkeit ist maßgebendes Ziel des Landes Brandenburg (vgl. Kapitel 4.3)
- **Die ökologische Nutzung von alternativen Antrieben** auf noch nicht elektrifizierten Strecken wird künftig Vorgabe bei SPNV-Netz-Vergaben (vgl. Kapitel 4.4)
- **Zur Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung** sowohl des Ausbaus und Erhalts der Infrastruktur, als auch zur Sicherung und Erweiterung des Angebotes, sind gegenüber bisher zusätzliche Finanzierungsquellen zu identifizieren (vgl. Kapitel 4.5)
- **Durch die angestrebte, verbesserte intermodale Verknüpfung der Verkehrsträger** und des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV können weitere Fahrgäste gewonnen werden (vgl. Kapitel 4.7)
- **Neue digitale Angebote zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb** verringern im gesamten Land Brandenburg die Einstiegsbarrieren (vgl. Kapitel 4.8 und 4.9)
- **Der Strukturwandel in der Lausitz** bedarf besonderer planerischer Aufmerksamkeit, der mit spezifischen Konzepten begegnet werden soll (vgl. Kapitel 4.10)

Im Rahmen der Planungsprozesse sollen auch die Wünsche von Kommunen und den verschiedensten Interessengruppen einbezogen werden. Zum Erreichen der durch die Mobilitätsstrategie 2030 gesetzten Ziele zum Modal-Split ist eine Attraktivitätssteigerung aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie deren Verknüfung erforderlich.

Hinweis: Die Eingangsdaten zur Karte 10 beinhalten auch die geplanten Mehrverkehre der zukünftigen Vergabenetze Elbe-Spree, Lausitz, Nord-Süd, Ostbrandenburg, Berlin-Stettin und Heidekrautbahn, wodurch zusätzliche Nachfrage generiert wird (sogenannter induzierter Verkehr) sowie die beiden neuen Infrastrukturen Dresdner Bahn und Heidekrautbahn, die punktuell zur Reduzierung der Nachfrage auf parallel verlaufenden Strecken führen (z. B. Anhalter Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Berliner Außenring).

Neuer Triebzug des Typs Siemens Desiro HC, welcher ab 2023 auf der Linie RE1 eingesetzt wird (Quelle: ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH)

Prognostizierter Zuwachs der Verkehrsnachfrage in den Jahren 2018-2030



Legende

- Strecken ohne Datengrundlage zum Vergleich der Fahrgastzahlen (kein SPNV in 2018 oder 2030)
- Strecken mit Fahrgast-Minderung weniger als -5 %
- Strecken mit Fahrgast-Minderung von -5 % bis Steigerung +5 %
- Strecken mit Steigerung von +5 % bis +30 %
- Strecken mit Steigerung mehr als +30 %
- +700 -500 Fahrgast-Zuwachs bzw. Minderung in absoluten Zahlen
- ○ ausgewählte Zugangsstellen
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient
- ** Reduktion aufgrund Inbetriebnahme Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Berliner Außenring

Infrastrukturstand entspricht voraussichtlichem Stand im Jahr 2027
(mit Dresdner Bahn und Stammstrecke der Heidekrautbahn, keine weiteren i2030-Maßnahmen)

Karte 10: Prognostizierter Zuwachs der Verkehrsnachfrage im SPNV-Regionalverkehr in den Jahren 2018-2030 (Quelle: VBB GmbH)

4.1 SPNV-Angebot

In diesem Kapitel werden die geplanten Entwicklungen des SPNV-Angebotes im Land Brandenburg ab dem Jahr 2023 dargestellt. Dafür wird zunächst auf die Grundlagen zur Verkehrsprognose und Angebotsplanung (Kapitel 4.1.1 und 4.1.2) eingegangen. Die im Rahmen bzw. Vorfeld des Landesnahverkehrsplans durchgeführte Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Verkehrshalte und Strecken ist im Kapitel 4.1.4 beschrieben. Die geplanten Änderungen im SPNV sowie die Angebotskonzepte ab den Jahren 2023 und 2027 sowie das neue Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ finden detailliertere Betrachtung im Kapitel 4.1.5. Die aktuellen und geplanten Entwicklungen zum öffentlichen Verkehr in die Republik Polen sind ausführlich im Kapitel 4.1.3 beschrieben.

4.1.1 Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen

Perspektivische Angebotsveränderungen und -ausweitungen des SPNV müssen hinsichtlich des zu erwartenden Nutzens und insbesondere bezüglich ihrer Nachfragewirkung bewertet und klassifiziert werden. Für das Bewertungsverfahren nutzt die VBB GmbH ein eigenes, etabliertes ÖPNV-Verkehrsmodell, welches im Wesentlichen durch folgende Aspekte charakterisiert wird:

Ein Zug der Linie RB36 an seinem Endpunkt in Königs Wusterhausen, LDS (Quelle: VBB GmbH)

- **Reines ÖPNV-Modell:** Das genutzte Modell ist rein auf den öffentlichen Verkehr beschränkt
- **Begrenztes Gebiet:** Das Modell umfasst die Länder Berlin und Brandenburg sowie die jeweils angrenzenden Landkreise anderer Bundesländer bzw. Woiwodschaften der Republik Polen
- **Eingangsdaten** sind unter anderem Einwohnerzahlen, Altersstruktur und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, das vorhandene ÖPNV-Angebot sowie derzeit vorliegende Erkenntnisse bzw. Vorausschätzungen zur perspektivischen Entwicklung der jeweiligen Daten
- **Detaillierte Datenverarbeitung:** Alle Eingangsdaten werden im Land Brandenburg mindestens auf Gemeindeebene verarbeitet
- **ÖPNV-Angebot im Modell:** Angebotsseitig umfasst das Modell alle Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, fokussiert sich jedoch auf die Angebote des SPNV
- **ÖPNV-Wirkungen auch in der Fläche:** Da alle ÖPNV-Angebote modelliert sind, ist gewährleistet, dass Verbesserungen im SPNV-Angebot auch „in die Fläche getragen werden“ können. So kann im Modell eine zusätzliche Nachfrage in SPNV-fernen, jedoch zum Beispiel durch Busverkehre an den SPNV angebundene Gemeinden erkannt werden
- **Datenstand Eingangsdaten:** Das Verkehrsmodell nutzt Daten des Jahres 2018 und ist auf dieses Jahr kalibriert (die Rechenergebnisse des Modells kommen den tatsächlich erhobenen Nachfragedaten des Jahres 2018 also sehr nahe)
- **Prognosehorizont:** Aufgrund der reinen Verfügbarkeit von Strukturdaten für das Jahr 2030, beziehen sich die perspektivischen Aussagen des Verkehrsmodells auf eben jenes Jahr

Eine detaillierte Beschreibung des Ablaufes einer Nachfrageprognose auf Grundlage eines Verkehrsmodells zeigt der Fachhintergrund *Nachfrageprognosen für ÖPNV-Angebotsmaßnahmen*. Für das neue Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ (vgl. Kapitel 4.1.5) wurden verschiedenste Maßnahmen zur Angebotsausweitungen mithilfe des Verkehrsmodells und der Nachfrageprognose auf deren Wirkung hin bewertet und aufgrund dieser Bewertung priorisiert. Die vielfältigen Mitfälle wurden dabei korridorbezogen zusammengefasst.

Fachhintergrund: Nachfrageprognosen für ÖPNV-Angebotsmaßnahmen

Erste Stufe – Erzeugung des Nullfalls: Für die Bewertung der zukünftigen Nachfrage mit einer konkreten Maßnahme wird zunächst, unter Nutzung der genannten Eingangsdaten und Entwicklungsfaktoren, ein sogenannter Nullfall berechnet. Dieser stellt die voraussichtlichen Nachfragesteigerungen dar, die ohne die Umsetzung der zu prüfenden Maßnahme anfallen werden. Hierbei sind jedoch angebotsseitig bereits das voraussichtliche SPNV-Netz des Prognosejahres (in diesem Fall 2030) sowie einzelne, bedeutende Maßnahmen des kommunalen ÖPNV inbegriffen.

Zweite Stufe – Erzeugung des Mitfalls: Aufbauend auf dem Nullfall wird nun ein sogenannter Mitfall erzeugt. Dieser beinhaltet abweichend zum ÖPNV-Angebot des Nullfalls auch die zu prüfenden Angebotsveränderungen – dies kann zum Beispiel die Verdichtung einer Linie auf einen 30- statt 60-Minuten-Takt sein. Unabhängig von der zeitlichen Umsetzungsperspektive der Maßnahme, bezieht sich der Mitfall im Modell auf das Jahr des Nullfalls. Mit diesem Vorgehen wird Vergleichbarkeit zwischen Null- und Mitfall und damit eine objektive Bewertung der jeweiligen Maßnahmen gewährleistet.

Dritter Schritt – Umlegung auf das Verkehrsangebot: Auf Grundlage der Berechnungen in Schritt 1 und 2 wird die Verkehrsumlegung durchgeführt. Hierbei werden errechneten relationsbezogenen ÖPNV-Fahrgäste (z. B. 200 Fahrgäste/Tag von Oranienburg nach Königs Wusterhausen) auf alle fahrplanseitig hinterlegten Regionalbahn-, Bus-, Straßen- oder U-Bahn-Fahrten verteilt. So kann für jede Relation die Wirkung der neuen Angebotsmaßnahme auf Reisezeit, Bedien- oder Umsteigehäufigkeit errechnet werden. Über die bekannten Nachfrageelastizitäten der standardisierten Bewertung werden diese relationsbezogenen Effekte in eine veränderte Nachfrage umgerechnet.

Ergebnis: Gemessen wird die veränderte Nachfrage anhand

- veränderter Fahrgastfahrten pro Tag im Gesamtsystem und querschnittsbezogen
- veränderter Personenkilometer pro Tag im Gesamtsystem (Verkehrsleistung)

Fazit

Die Anwendung des Verkehrsmodells erlaubt die Bewertung der Nachfrageeffekte von Angebotserweiterungen und schafft so eine einheitliche und transparente Grundlage, um verschiedene Maßnahmen miteinander zu vergleichen. Die ermittelten Werte können zudem in Relation zum Aufwand gesetzt und auch nach landesplanerischen und verkehrlichen Erwägungen priorisiert werden. Zu beachten ist, dass die berechneten Werte Prognosen darstellen und es mit jeder Änderung der Grundlagendaten auch zu Änderungen der Prognosewerte kommen kann. Besonders augenfällig ist dies zum Beispiel bei veränderten Bevölkerungsvorausschätzungen oder veränderten Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

4.1.2 Einheitliche Bedienstandards

Zur Sicherstellung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes soll der SPNV attraktiv und möglichst flächendeckend in ganz Brandenburg zur Verfügung stehen. Er soll ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten erbringen. Einheitliche Bedienstandards für den SPNV dienen dafür neu als übergeordnete Leitlinie zur künftigen Gestaltung des Angebotes.

Standards in Bezug auf Bedienzeiträume

- **Regionalverkehr:** Tabelle 21 zeigt die Bedienzeiträume für den Regionalverkehr im Land Brandenburg. Betriebsbeginn und Betriebsende können sich aufgrund betrieblicher Abhängigkeiten je nach Richtung, Tagart und Streckenabschnitt unterscheiden.
- **Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet:** 21 Betriebsstunden von circa 4:30 Uhr bis circa 1:30 Uhr, zusätzlicher Nachtverkehr am Wochenende

Standards in Bezug auf Taktzeiten

- **Regionalverkehr**: landesweiter Grundtakt – der Berlin-Brandenburg-Takt – mit täglich mindestens stündlicher Bedienung, sofern die Infrastruktur dies zulässt.

Betriebsstunden	Bemerkung	Betriebsbeginn	Betriebsschluss
20 Stunden	Bedienzeiträume je nach Nachfrage und Wochentag	04:00	24:00
18 Stunden		04:00	22:00
17 Stunden		05:00	22:00
16 Stunden		05:00	21:00
12 Stunden	touristische Verkehre mit geringer Nachfrage	variabel	

Tabelle 21: Bedienzeiträume im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)

Abweichungen auf sehr schwach nachgefragten bzw. überwiegend touristischen Strecken. Auf stärker nachgefragten Strecken gilt darüber hinaus:
  – *Strecken mit mittlerer Nachfrage* (> 5.000 Fahrgäste/Tag): mind. zwei Fahrten pro Stunde und Richtung
  – *Strecken mit hoher Nachfrage* (> 10.000 Fahrgäste/Tag): mind. drei Fahrten pro Stunde und Richtung
  – *Strecken mit sehr hoher Nachfrage* (> 20.000 Fahrgäste/Tag): mind. vier Fahrten pro Stunde und Richtung
- **Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet:** täglich tagsüber mindestens 20-Minuten-Takt; weitere Verdichtung auf einzelnen Linien, insbesondere zur HVZ

Als Schwellenwert für die Definition der Bedienstandards ist dabei nicht nur die aktuelle Nachfrage maßgebend, sondern insbesondere auch die künftig (u. a. durch Änderungen im Angebot) zu erwartende Nachfrage. In Tabelle 22 ist eine Übersicht aller definierten Standards dargestellt, welche in Karte 11 auf das voraussichtliche SPNV-Streckennetz im Jahr 2027 im Land Brandenburg angewandt ist.

Bis zum Jahr 2027 werden nahezu alle SPNV-Strecken im Land Brandenburg die in Tabelle 22 dargestellten einheitlichen Bedienstandards erfüllen. Für einzelne, geringer frequentierte Abschnitte können in Tagesrand- oder Wochenendlagen die jeweiligen Anforderungen aus betrieblichen Gründen noch nicht erfüllt werden.

Standards in Bezug auf Produktfunktionen

Die angebotenen SPNV-Leistungen werden in unterschiedliche Produktfunktionen eingeteilt, welche unterschiedliche Merkmale aufweisen. Tabelle 23 erläutert diese Produktfunktionen.

In den vier Regionalkarten (Karte 12 bis Karte 15) werden für alle Halte in Berlin und Brandenburg die jeweilig haltenden Produkte dargestellt.

Standards in Bezug auf Kapazität

- **Regionalverkehr:** landesweiter Grundtakt – der Berlin-Brandenburg-Takt – mit täglich mindestens stündlicher Bedienung, sofern die Infrastruktur dies zulässt.

Kategorie	Fahrgäste/Tag im Querschnitt	Fahrten/Std., Richtung	Betriebsstunden		
			Mo-Fr	Sa	So
Sehr geringe Nachfrage/ touristisches Angebot	< 300	0,5	12	12	12
Grundangebot	≥ 300	1	18	17	16
mittlere Nachfrage	> 5.000	2	18	18	17
hohe Nachfrage	> 10.000	3	18	18	17
sehr hohe Nachfrage	> 20.000	4	20	19	18

Tabelle 22: Übersicht der Kriterien für die Einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)

Kürzel	Produkt	Merkmale
RE	Regional-express	• schnelle Verbindung zwischen Oberzentren ohne Bedienung aller Unterwegshalte mit Zubringerfunktion zum Fernverkehr • außerhalb von RB- und S-Bahn-Netzen mitunter ersatzweise Bedienung aller Unterwegshalte • abhängig vom Fahrgastaufkommen im 120-, 60- und 30-Minuten-Takt oder dichter (z. B. RE1) • auf einzelnen Strecken Integration von Fernverkehrsangeboten mit Tarifanerkennung
RB	Regional-bahn	• Verbindet Ober- und Mittelzentren, erschließt die Region und übernimmt Zubringerfunktion zum RE oder zum Fernverkehr • außerhalb von S-Bahn-Netzen: Halt an allen Stationen • abhängig vom Fahrgastaufkommen im 120-, 60- und 30-Minuten-Takt • auf einzelnen Strecken Integration von Fernverkehrsangeboten mit Tarifanerkennung
S	S-Bahn	• übernimmt Berliner Stadt-Umland-Bedienung auf eigens errichteter Infrastruktur • Verknüpfung mit Regionalverkehr in der Regel an der letzten Station mit Übergangsmöglichkeit zum RE-/RB-Verkehr • abhängig vom Fahrgastaufkommen im 20-Min- oder 10-Min-Takt • einige ins Mitteldeutsche S-Bahn-Netz integrierte Linien in Südbrandenburg entsprechen der Funktion von Regionalbahn-Linien

Tabelle 23: Produktfunktionen im SPNV (Quelle: VBB GmbH)

Umsetzung der Standards

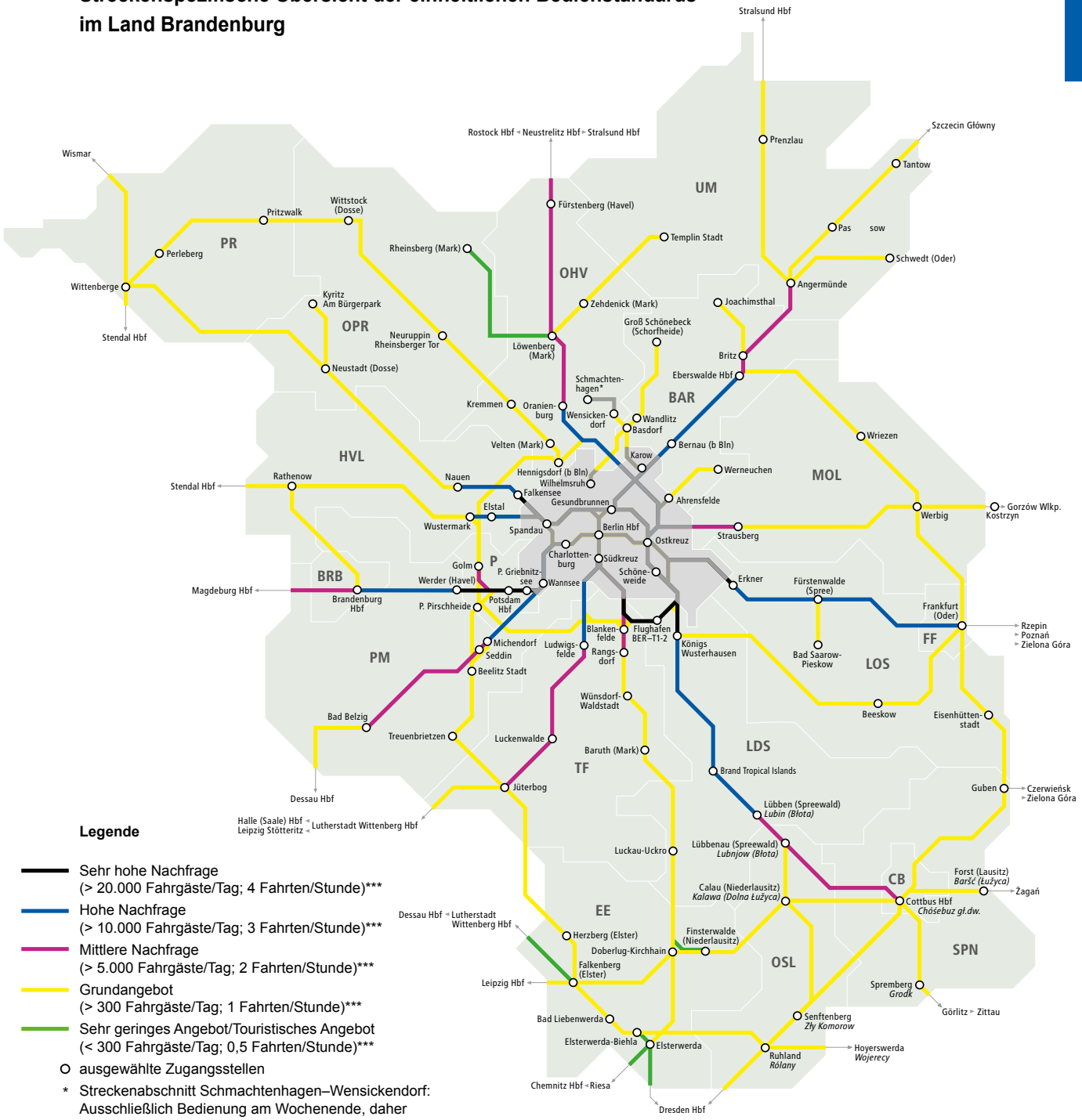
Sofern die genannten Standards noch nicht erreicht sind, ist eine schrittweise Umsetzung in den kommenden Vergabeverfahren (vgl. Kapitel 4.4) vorgesehen. Der Bedienstandard ist ein Mindeststandard und kann je nach örtlichen Gegebenheiten übererfüllt werden. Dies wird insbesondere angewandt, um mehrere Streckenäste umsteigefrei an die Oberzentren anzubinden. Vereinzelt sind jedoch noch nicht alle infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt. Im Rahmen einer Einzelfallabwägung können bis zur Erfüllung dieser Voraussetzungen manche Zwischenhalte in Ausnahmefällen nur zweistündlich bedient werden. Dies dient in der Regel der Erreichbarkeit von Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen.

Bei Strecken, die überwiegend in anderen Bundesländern oder in Polen verlaufen, orientiert sich das Angebot auch an den Standards des jeweiligen Nachbaraufgabenträgers.

Ein Zug der Linie RB34 mit Fahrtziel Rathenow (Quelle: N. Dalchow/HANSeatische Eisenbahn GmbH)

ENT-
WURF

Streckenspezifische Übersicht der einheitlichen Bedienstandards im Land Brandenburg



Legende

- Sehr hohe Nachfrage (> 20.000 Fahrgäste/Tag; 4 Fahrten/Stunde)***
- Hohe Nachfrage (> 10.000 Fahrgäste/Tag; 3 Fahrten/Stunde)***
- Mittlere Nachfrage (> 5.000 Fahrgäste/Tag; 2 Fahrten/Stunde)***
- Grundangebot (> 300 Fahrgäste/Tag; 1 Fahrten/Stunde)***
- Sehr geringes Angebot/Touristisches Angebot (< 300 Fahrgäste/Tag; 0,5 Fahrten/Stunde)***
- ○ ausgewählte Zugangsstellen

* Streckenabschnitt Schmachtenhagen–Wensickendorf: Ausschließlich Bedienung am Wochenende, daher keine Vergabe von Bedienstandards

** Da für das Jahr 2027 keine belastbare Fahrgastprognose vorliegt, orientieren sich die hier dargestellten Bedienstandards an derjenigen für das Jahr 2030.

*** Die detaillierte Übersicht der Betriebsstunden auf dem jeweiligem Streckenabschnitt ist nur dem Text zu entnehmen.

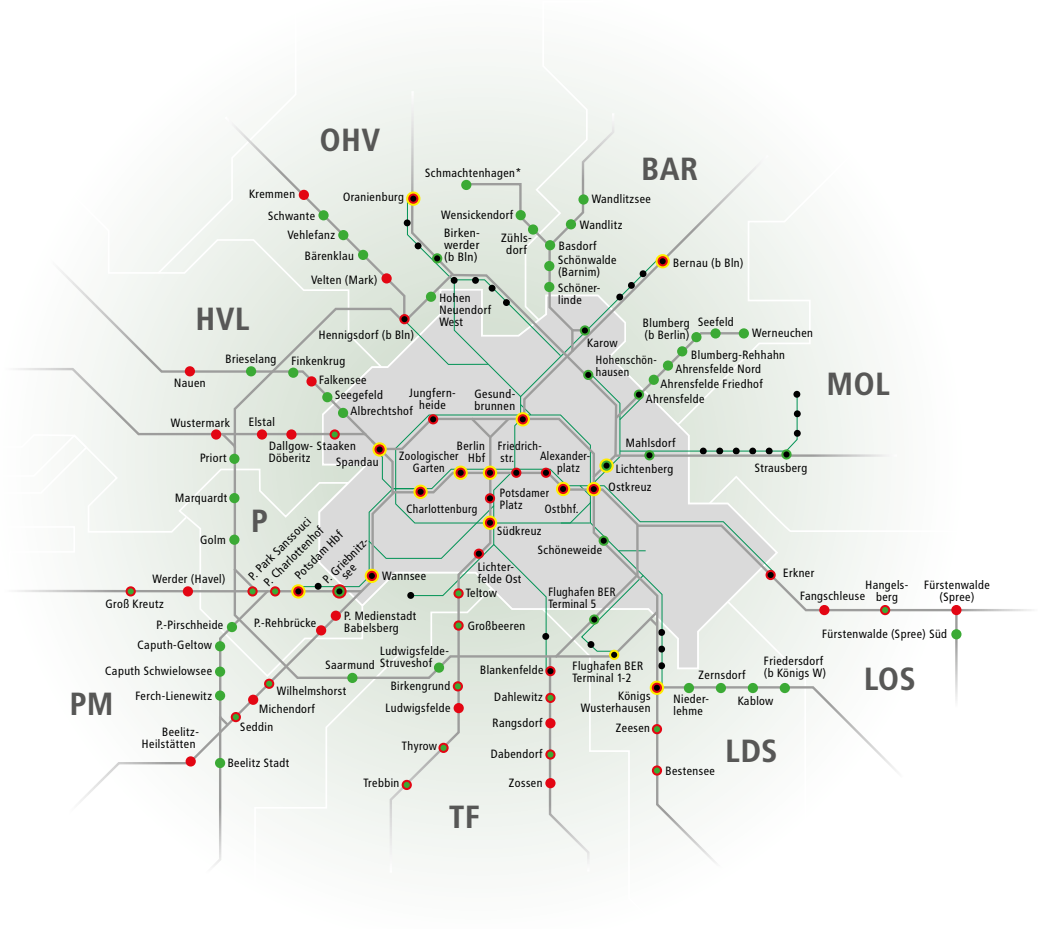
Der Bedienstandard ist ein Mindeststandard und kann je nach örtlichen Gegebenheiten übererfüllt werden.

Keine Darstellung von i2030-Infrastruktur-Maßnahmen

Karte 11: Einheitliche Bedienstandards des SPNV-Regionalverkehrs im Land Brandenburg für das Jahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Haltekonzept nach Produkten in Berlin und Brandenburg 2023-2027
Berliner Umland



Legende

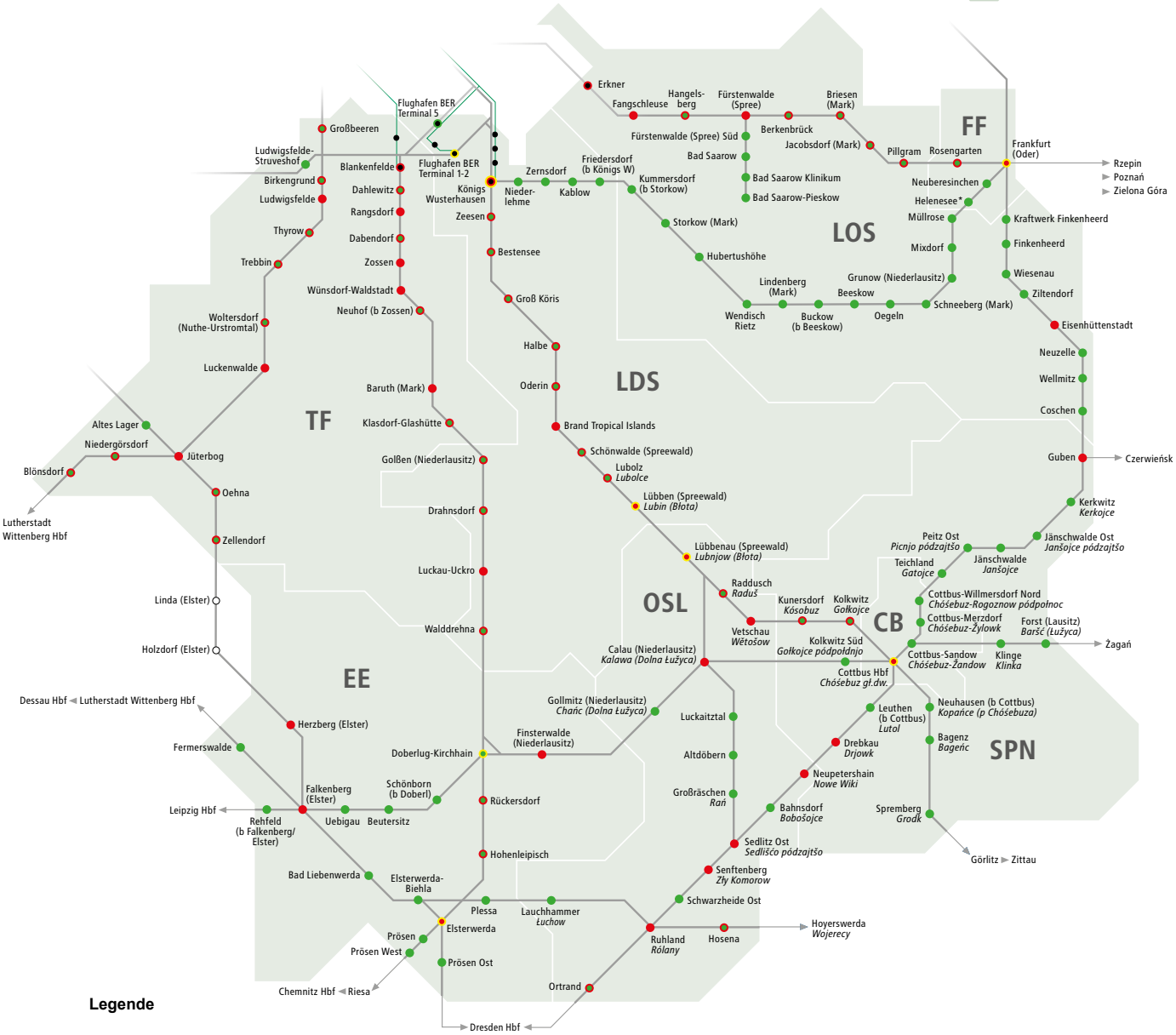
- Fernverkehrszugang
- Regionalexpress
- Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress
- Regionalbahn
- S-Bahn
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Ohne Benennung reiner S-Bahnstationen.
Außerhalb Brandenburgs nur Darstellung ausgewählter Zugangsstellen.

Karte 12: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Berliner Umland)
(Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Haltekonzept nach Produkten in Berlin und Brandenburg 2023-2027
Süd-Brandenburg



Legende

- Fernverkehrszugang
- Regionalexpress
- Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress
- Regionalbahn
- S-Bahn
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Ohne Benennung reiner S-Bahnstationen.
Außerhalb Brandenburgs nur Darstellung ausgewählter Zugangsstellen.

Karte 13: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Süd-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Haltekonzept nach Produkten in Berlin und Brandenburg 2023-2027
Nordost-Brandenburg

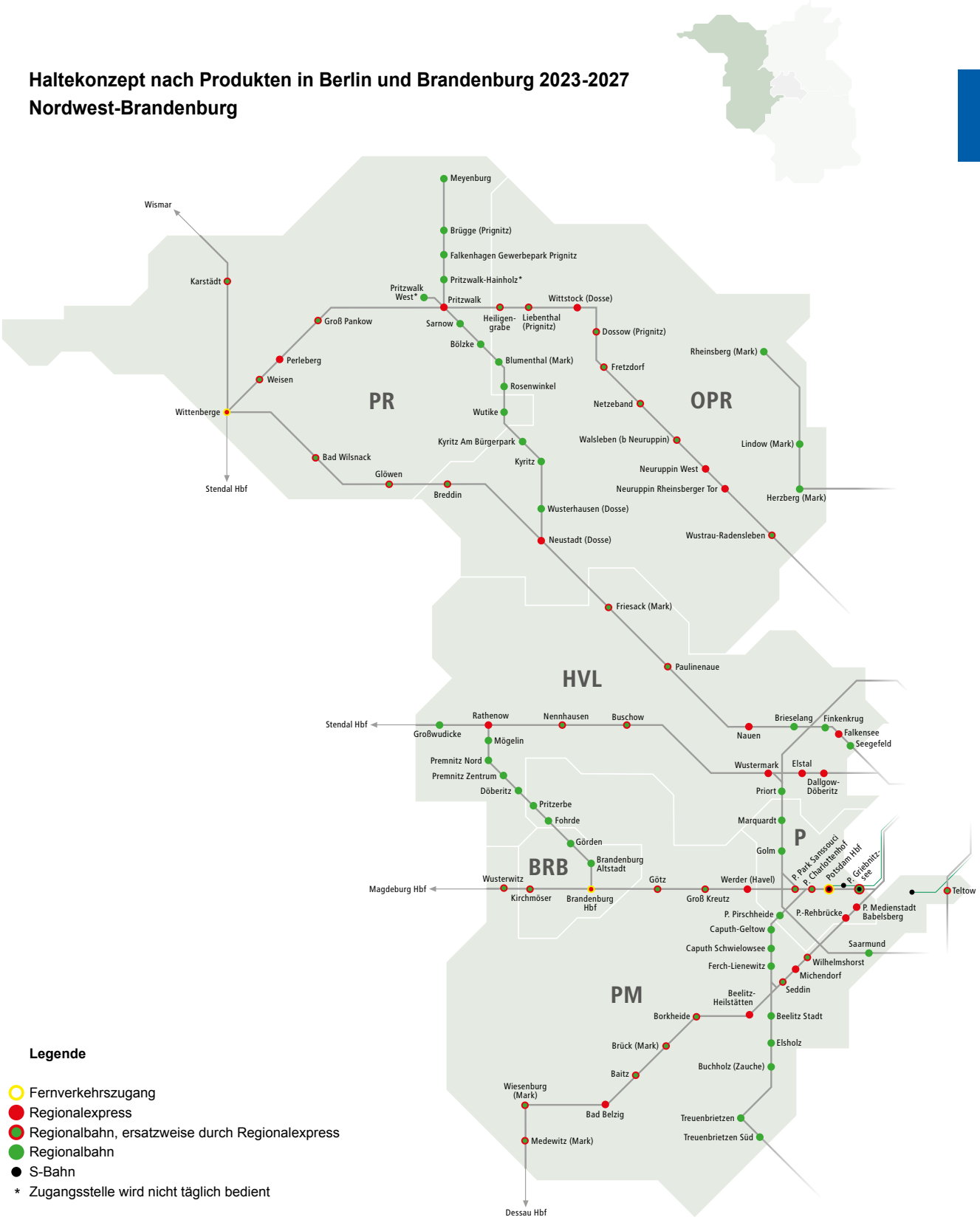
Legende

- Fernverkehrszugang
- Regionalexpress
- Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress
- Regionalbahn
- S-Bahn
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Ohne Benennung reiner S-Bahnstationen.
Außerhalb Brandenburgs nur Darstellung ausgewählter Zugangsstellen.

Karte 14: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Nord-Ost-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH)

Haltekonzept nach Produkten in Berlin und Brandenburg 2023-2027
Nordwest-Brandenburg



Legende

- Fernverkehrszugang
- Regionalexpress
- Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress
- Regionalbahn
- S-Bahn
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Ohne Benennung reiner S-Bahnstationen.
Außerhalb Brandenburgs nur Darstellung ausgewählter Zugangsstellen.

Karte 15: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Nord-West-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Fazit

Die Etablierung einheitlicher Standards in Bezug auf Bedienzeiträume und Taktzeiten untersetzt die Anforderungen an ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Fahrgäste. Im ganzen Land Brandenburg soll der Stundentakt als Grundangebot auch auf schwächer nachgefragten Strecken eine verlässliche Anbindung bieten. Besonders dichte Takte, lange Bedienzeiträume und ausreichende Kapazitäten sollen auf den stärker nachgefragten Korridoren, insbesondere im Berliner Umland und zur Anbindung der Oberzentren, ein bedarfsgerecht attraktives Angebot schaffen. Die quantifizierten Bedienstandards bieten dafür langfristig eine transparente Planungsgrundlage.

Die nachfragestärkste Linie im grenzüberschreitenden SPNV in Brandenburg – ein Zug der Linie RB26 in Küstrin-Kietz, MOL (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

4.1.3 Personenverkehre nach Polen

An den Flüssen Oder und Neiße trifft das Land Brandenburg auf die zur Republik Polen gehörenden Woiwodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern) und Lubuskie (Lebus). Deren Wirtschaftsleistung wuchs im Vierjahreszeitraum 2015 bis 2018 um zwölf Prozent, die im Land Brandenburg um circa fünf Prozent[40].

Die verkehrlichen Verflechtungen mit den nachfolgend als Korridore dargestellten Großräumen rund um die Städte

- Szczecin (Stettin),
- Poznań (Posen),
- Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe),
- Zielona Góra (Grünberg in Schlesien),
- Żary und Żagań (Sorau und Sagan),
- sowie Wrocław (Breslau)

gewinnen zudem an wirtschaftlicher Bedeutung. Die bestehenden binationalen Euroregionen Pomerania, ProEuropa Viadrina und Spree-Neiße-Bober sind Ausdruck der gewachsenen Verbundenheit der Regionen sowie ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Mittlerweile gibt es circa 18.000 Grenzpendlerinnen und Grenzpendler (Stand: 2019)[41] zwischen Polen, Brandenburg und Berlin, deren Zahl seit Bestehen der vollständigen Arbeitnehmerfreizügigkeit deutlich gewachsen ist.

40 Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 2020: IAB-Regional Berlin und Brandenburg; Grenzpendler aus Polen in Berlin-Brandenburg, Seite 15. Link: http://doku.iab.de/regional/BB/2020/regional_bb_0120.pdf, abgerufen am 07.09.2021, 12:20 Uhr.

41 Eurostat, 2021: Regionen und Städte illustriert (Deutsch); NUTS2, Reale Wachstumsrate der regionalen Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen (Veränderung in Prozent gegenüber der Vorperiode), Index, 2015=100, 2018. Link: https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts2.economy&lang=de, abgerufen Sep. 2021.

Ziel: Langfristige Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Die Nutzung der Entwicklungschancen der gemeinsamen Grenzregion erfordert den Aufbau leistungsfähigerer Verkehrsinfrastrukturen im Schienenverkehr. In den vergangenen Jahren konnte auf allen Korridoren ein wachsendes Angebot im Schienenpersonenverkehr erzielt werden (Übersicht aller Verbindungen: siehe Karte 16). Die Reaktivierung des Korridors Guben – Zielona Góra erhöht die Zahl der in Betrieb befindlichen Grenzübergänge im Schienenverkehr auf fünf. Mit der Aufnahme des Zugverkehrs auf der Ausbaustrecke Angermünde – Tantow – Szczecin (Stettin), voraussichtlich im Dezember 2026, wird ein wesentlicher Meilenstein im grenzüberschreitenden Schienenverkehr erreicht. Auch die Konkurrenzfähigkeit zum Verkehrsträger Straße wird in diesem Korridor deutlich verbessert. Das Land Brandenburg sieht weiterhin Bedarf, den ÖPNV auch auf weiteren Achsen zu stärken, um das Potenzial eines europäischen Binnen- und Arbeitsmarkts besser auszuschöpfen.

Darüber hinaus dient der Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg „BER“ auch der Anbindung der westpolnischen Woiwodschaften an den Luftverkehr und soll auch zukünftig durch gute Verbindungen mit kurzer Umsteigezeit im Schienenverkehr an Polen angebunden werden.

Nachfolgend werden die Entwicklungsperspektiven der einzelnen Korridore im Uhrzeigersinn vorgestellt.

Korridor: Berlin – Angermünde – Tantow – Szczecin

Allgemeines
Der grenzüberschreitende Metropolraum Szczecin (Stettin), welcher mit circa 700.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 2014) die polnische Woiwodschaft Zachodniopomorskie und die deutschen Landkreise Vorpommern-Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern, sowie die Brandenburgischen Landkreise Uckermark und Barnim umfasst, besitzt ein hohes Wachstumspotenzial.

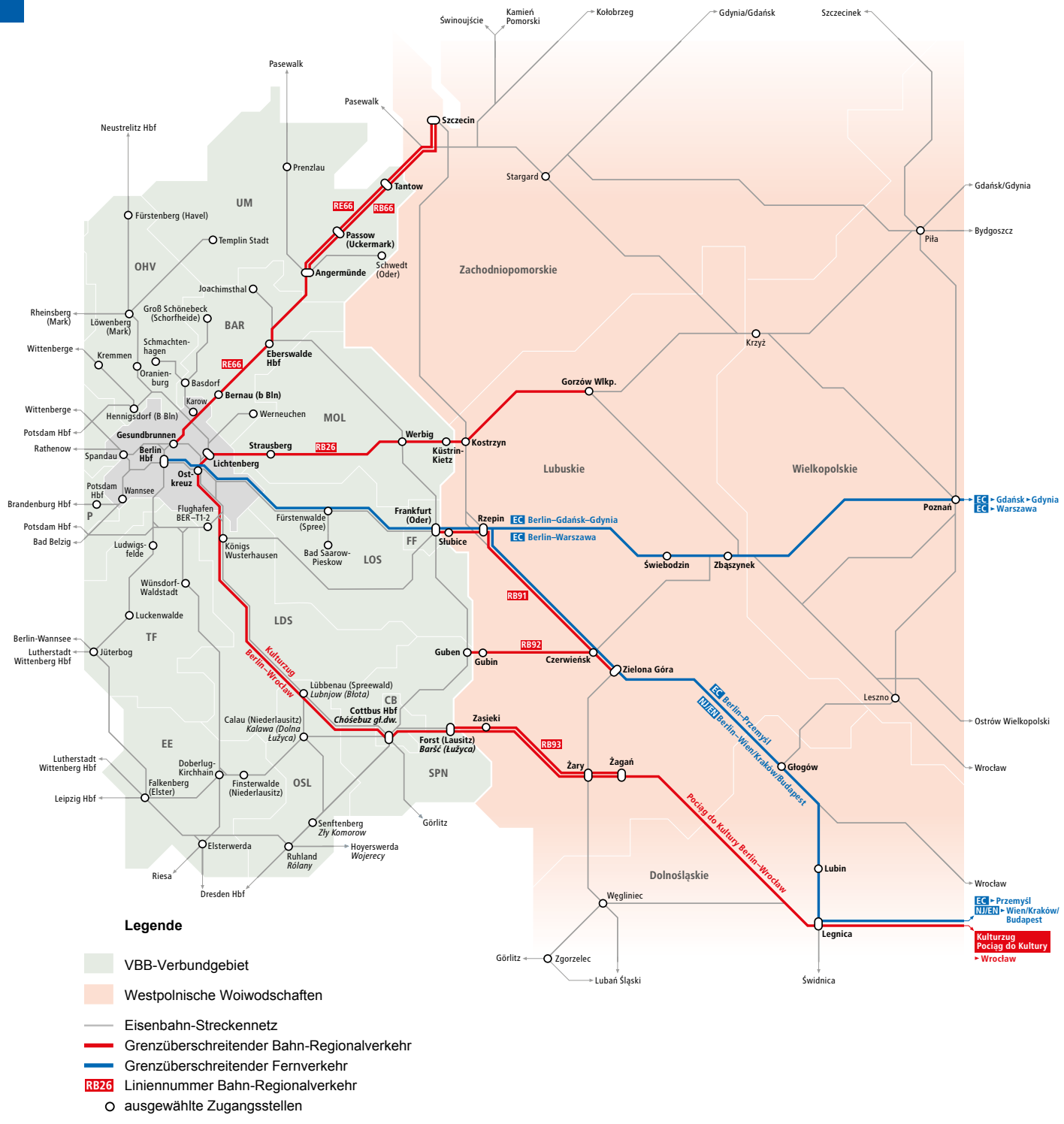
Angebot
Die Linien RB66 und RE66 übernehmen derzeit die Bedienung des Korridors mit bis zu neun Zugpaaren täglich, annähernd im Zweistundentakt. Die Strecke ist an ihren beiden Enden in Knotenbahnhöfe mit Umsteigemöglichkeiten zum SPFV und SPNV eingebunden. Mit Start des neuen Verkehrsnetzes Berlin-Stettin voraussichtlich im Dezember 2026 ist stündlich eine Expressverbindung zwischen Szczecin und Berlin, teilweise mit Umstieg in Angermünde, vorgesehen.

Infrastruktur
Dem hohen Wachstumspotenzial wird mit dem bereits laufenden und durch die Länder Brandenburg und Berlin kofinanzierten zweigleisigen, elektrischen und geschwindigkeitserhöhenden Ausbau der Strecke Angermünde – Tantow (Bundesgrenze) Rechnung getragen. Auf polnischer Seite sind gleichermaßen eine Ertüchtigung und ggf. der Ausbau der Infrastruktur geplant. Nach Abschluss des Streckenausbaus wird sich die Fahrzeit der Züge um circa 20 Minuten verkürzen. Die Achse wurde auf Initiative der Länder Brandenburg und Berlin durch die Europäische Kommission in das Trans European Network Train (TEN-T, vgl. Karte 5) aufgenommen.

Des Weiteren soll das Angebot der bestehenden Regionalbahnlinie RB66, welche weiterhin das Grundangebot mit Bedienung aller Halte darstellt, auf einen durchgehenden Zweistundentakt mit zusätzlichen Verdichterfahrten zur Hauptverkehrszeit

ENT-
WURF

Verbindungen zwischen Brandenburg und den westpolnischen Wojewodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie im Jahr 2023



Karte 16: Schienenverkehrs-Verbindungen zwischen dem Land Brandenburg und den polnischen Woiwodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

zwischen Stettin und Angermünde ausgeweitet werden. Eine Integration der RB66 in das geplante Stettiner S-Bahn-System (Szczecińska Kolej Metropolitalna) wird seitens des Landes Brandenburg befürwortet.

Weiteres
Der Korridor nach Stettin ist mit Einzel- und Monatstickets tariflich vollständig in den VBB-Tarif integriert. Zudem sollen neue, elektrische Zweisystemfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die neu zu beschaffenden Fahrzeuge sollen neben neuen Qualitätsmerkmalen für den Fahrgast (bspw. WLAN, größere Mehrzweckbereiche auch zur Fahrradmitnahme) auch ein umweltfreundliches Angebot ohne lokale Schadstoffemissionen und mit reduzierten Lärmemissionen ermöglichen.

Korridor: Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski

Allgemeines
Die Regionalbahnlinie RB26 (Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn nad Odrą) ist die nachfragestärkste Linie im grenzüberschreitenden SPNV zwischen dem Land Brandenburg und Polen. Die Strecke verbindet Berlin-Brandenburg mit dem nördlichen Teil der Woiwodschaft Lubuskie um den Wirtschaftsraum der Großstadt Gorzów Wielkopolski mit circa 160.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im weiteren Streckenverlauf der sogenannten Ostbahn stellen die Stadt Piła (Schneidemühl) mit dem Anschluss an den Raum Bydgoszcz-Toruń (Bromberg-Thorn) nachfragestarke Ziele dar.

Angebot
Erfolgsfaktoren sind vor allem das seit vielen Jahren konstante Angebot im Stundentakt zwischen Berlin und Kostrzyn nad Odrą, sowie weitgehend abgestimmte Anschlüsse Richtung Gorzów Wielkopolski und ein tägliches Fahrtenpaar als Direktfahrt Gorzów Wielkopolski – Berlin Ostkreuz.

Täglich fahren im Stundentakt 19 Zugpaare der RB26, deren Anzahl zuletzt durch eine zusätzliche, tägliche Spätverbindung zum Dezember 2019 erhöht wurde. Das Land Brandenburg strebt die Ausweitung der Direktfahrten Berlin – Gorzów Wielkopolski an. Mit der Betriebsaufnahme des Vergabenetzes Ostbrandenburg II zum Dezember 2024 werden die Kapazitäten der RB26 insgesamt und somit auch im grenzüberschreitenden Abschnitt erhöht.

Infrastruktur
Auch nach Fertigstellung der zwei neuen Oderbrücken (siehe Visualisierung) weist die Strecke noch ein großes Ausbaupotenzial auf (vgl. Kapitel 2.5). Eine Modernisierung konnte bisher noch nicht vollständig umgesetzt werden, bei den Stationen besteht Nachholbedarf. Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die DB Netz AG haben sich daher auf ein zukunftsfähiges Ausbauziel verständigt, welches stufenweise erreicht werden soll (vgl. Kapitel 4.2.1). Der polnische Streckenabschnitt wurde in den vergangenen Jahren ebenfalls grundlegend modernisiert und wird hinsichtlich einer Elektrifizierung und Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit laut der Betreiberin der Schienenwege (PKP PLK S.A.) innerhalb des weiteren Bedarfs der Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

Weiteres
Kostrzyn nad Odrą und Gorzów Wielkopolski sind in den VBB-Anschlusstarif integriert, wobei die Fahrscheine auch im Stadtverkehr in Gorzów Wielkopolski anerkannt werden. Das Land Brandenburg strebt die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin – Gorzów Wielkopolski (sowie weiter bis nach Tczew

(Dirschau)) in das TEN-T Ergänzungsnetz der Europäischen Union und eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, Teilbereich Schiene an, um der hohen verkehrlichen Bedeutung der Strecke Rechnung zu tragen.

Korridor: Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań

Allgemeines
Das Mobilitätsbedürfnis zwischen Berlin, Frankfurt (Oder), Zbąszynek (Neu Bentschen) und dem Ballungsraum Poznań mit knapp einer Million Einwohnerinnen und Einwohnern wird durch Züge des SPFV gedeckt, wovon derzeit fünf Eurocity-Zugpaare von und nach Warszawa (Warschau) (siehe Foto) und ein Zugpaar von und nach Gdynia (Gdingen) bzw. Gdańsk (Danzig) verkehren. Zuletzt wurde das Angebot zum Dezember 2020 um ein Zugpaar erhöht. Weiterhin unterstützt das Land Brandenburg die Forderung nach direkten Verbindungen in Tagesrandlagen zwischen Berlin und Poznań.

Angebot
Die Verbindungen werden eigenwirtschaftlich und gemeinsam durch die DB Fernverkehr AG und die PKP Intercity S.A. betrieben, welche auch für den Vertrieb der Fahrscheine und die Fahrpreise verantwortlich sind. Das bereits bestehende, etwa zweistündliche Angebot soll laut den Planungen der Betreiber in den kommenden Jahren weiter strukturiert und Taktlücken möglichst aufgefüllt werden.

Infrastruktur
Die gesamte Strecke ist zweigeleisig und elektrifiziert sowie für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut. In der Republik Polen wird eine abschnittsweise Ertüchtigung für 200 km/h geprüft.

Korridor: Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław

Allgemeines
Über 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner umfasst die Region mit dem Sitz der Woiwodschaftsverwaltung von Lubuskie: Zielona Góra. SPNV und SPFV bilden gemeinsam das Angebot im Korridor.

Angebot
Die Regionalbahnlinie RB91 (Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra) bietet drei tägliche Zugpaare und verfügt in Frankfurt (Oder) über günstige Anschlüsse in Richtung Berlin sowie das Frankfurter Umland (z. B. Beeskow, Eisenhüttenstadt und Seelow (Mark)). Darüber hinaus fahren die eigenwirtschaftlich betriebenen SPFV-Angebote Nightjet Berlin – Wien/Budapest/Kraków (Krakau) täglich über Zielona Góra und der Eurocity „Wawel“ Berlin – Wrocław – Kraków. Rzepin als Eisenbahnknoten in Lebus selbst wird sowohl durch die bereits genannten EuroCity-Züge in Richtung Poznań, als auch durch die RB91 sowie den EuroCity und Nightjet in Richtung Zielona Góra an das Land Brandenburg angebunden. Hierdurch werden weitere Umsteigeverbindungen zwischen dem Land Brandenburg und Poznań bzw. Zielona Góra ermöglicht. Mit der Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree zum Dezember 2022 und den zusätzlichen Fahrten des RE1 wird sich die Umsteigezeit mit der RB91 in Frankfurt (Oder) verkürzen.

Ein EuroCity zwischen Frankfurt (Oder) und Warszawa (Quelle: DB AG, Uwe Miethe, DB89218)

Weiteres
Auch hier besteht eine Integration des Nahverkehrsangebotes in den VBB-Anschlusstarif, womit Fahrausweise auch im Stadtverkehr von Zielona Góra gültig sind. Im Zuge des Projektes RailBLu (vgl. 4.1.3.2) ist eine pilothafte Integration des grenzüberschreitenden SPNV in den digitalen Vertrieb sowie die pilothafte Einrichtung eines Shuttleverkehrs zwischen dem Bahnhof Radnica und der Stadt Krosno Odrzańskie vorgesehen.

Korridor: Cottbus – Guben – Zielona Góra

Zwischen dem Brandenburgischen Mittelzentrum Guben und der polnischen Stadt Czerwieńsk (Rothenburg an der Oder) wurde nach Ertüchtigung der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur im Juni 2022 die grenzüberschreitende Linie RB92 (Guben – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra Głowny) in Betrieb genommen. Zunächst verkehrt diese Linie nur am Wochenende. Eine Weiterentwicklung von SPNV-Leistungen kann nach Auswertung des Probebetriebs im gemeinsamen Interesse der Woidwodschaft Lubuskie und des Landes Brandenburg nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgen. Das Land Brandenburg strebt eine Durchbindung der aus Polen kommenden Fahrten nach Cottbus Hbf an. Eine Weiterentwicklung von SPNV-Leistungen kann nach Auswertung des Probebetriebs im gemeinsamen Interesse der Woidwodschaft Lubuskie und des Landes Brandenburg nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgen.

Korridor: Berlin – Cottbus – Forst (Lausitz) – Wrocław (Breslau)

Allgemeines
Der Korridor stellt die Verbindung zwischen den Regionen Berlin-Brandenburg und Wrocław (Breslau; circa 870.000 Einwohnerinnen und Einwohner) her. In diesem Korridor wurden in den vergangenen Jahren einige Zielstellungen des Landes Brandenburg bei den Entwicklungen des Angebotes durch gemeinsame Anstrengungen im SPNV und SPFV erreicht: tägliche Fernzüge fahren über den vorgenannten Korridor Frankfurt (Oder) – Zielona Góra, während der Kulturzug/Pociąg do kultury und der SPNV das Angebot via Cottbus ergänzen.

Angebot
Der Kulturzug stellt an Wochenenden eine Direktverbindung zwischen Berlin, Cottbus und Wrocław her. Das Land Brandenburg fördert seit der Einstellung des SPFV über Cottbus Hbf den Kulturzug gemeinsam mit dem Land Berlin und den polnischen Partnern, um eine Direktverbindung Cottbus – Wrocław aufrechtzuerhalten und ist bestrebt, diese Förderung bis zur Wiedereinführung des SPFV fortzusetzen. Die Regionalbahnlinie RB93 fährt an Werktagen mit vier Zugpaaren zwischen Forst (Lausitz) und Żagań. An Wochenend- und Feiertagen werden zwei Zugpaare seit 2019 über Żagań hinaus bis nach Wrocław verlängert. In Forst (Lausitz) besteht Anschluss zur Linie RB46 von und nach Cottbus Hbf.

Das Land Brandenburg strebt eine Steigerung der Verbindungs-Frequenz der zwischen Cottbus und Wrocław an.

Infrastruktur
Der nichtelektrifizierte Zustand des Schienenweges zwischen Cottbus, Forst (Lausitz) und Legnica (Liegnitz) stellt derzeit noch ein Hemmnis für die Einrichtung von Angeboten im SPFV und für ein Wachstum im SPNV dar. Im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes ist der Ausbau und die Elektrifizierung des Abschnitts Cottbus – Forst (Lausitz) vorgesehen, während auf polnischer Seite keine entsprechenden Überlegungen zum Ausbau bekannt sind.

Fachhintergrund: Der Kulturzug – Pociąg do kultury

Seit Mai 2016 fährt ein besonderes Schienenverkehrsprodukt zwischen Berlin und Wrocław, welches seinen Gästen auf der gut vierstündigen Fahrt ein Kulturprogramm und Catering bietet. Geschaffen wurde das mittlerweile preisgekrönte Angebot (Schienenverkehrspreis 2018), um eine durchgehende Verbindung von Berlin und Brandenburg zur europäischen Kulturhauptstadt 2016 (Wrocław) zu schaffen. Aufgrund positiver Resonanz der Fahrgäste wurde der Kulturzug über 2016 hinaus fortgeführt.

Der Kulturzug in Fahrt (Quelle: N. Schöne)

Erschließung neuer Nutzerkreise durch zusätzliche Angebote während der Fahrt

Der Kulturzug ist seither mit einem abwechslungsreichen Kulturprogramm aus Theater, Live-Musik, Disco, Lesung, Diskussion, mobiler Bibliothek, Sprachhappen und Kinderprogramm unterwegs. Zusätzlich zu den Zugbegleitpersonalen der Bahnunternehmen sind zweisprachig geschulte Kulturassistentinnen und -assistenten mit an Bord, welche den Programmteilnehmerinnen und -teilnehmern auch mit Reisetipps zur Seite stehen. Der Kulturzug erzeugt durch seine einzigartige Kombination aus Beförderung und Unterhaltung nicht nur eine höhere Akzeptanz bei den Mitfahrenden, sondern spricht durch seine Erwähnung in Feuilletons und Kulturmagazinen gar einen neuen Publikumskreis für die Fahrt im Zug an. Die Koordination der Partner aus Kultur, Eisenbahnverkehrs- und -Infrastrukturunternehmen, sowie den finanzierenden Verwaltungen der Länder wird durch quartalsweise stattfindende Kulturzugpartnertreffen erreicht.

Beliebt bei den Fahrgästen

Die Fahrgastnachfrage stieg, insbesondere in der Sommersaison, stark an. Dabei entwickelte sie sich von 11.000 Fahrgästen im Jahr 2017um über 60 Prozent auf über 18.000 im Jahr 2019. Die einsetzende COVID-19-Pandemie führte zu mehreren Unterbrechungen des Fahrtbetriebs und zu einem Einbruch der Nachfrage.

Tarif und Vertrieb

Der Kulturzug/Pociąg do kultury bietet einen grenzüberschreitenden Pauschaltarif. Zukünftig soll der elektronische Fahrausweisvertrieb über die Internetpräsenz von DB Regio hinaus auf die üblichen Kanäle (u. a. personalbediente Vertriebsstellen, Verbindungssuche am Fahrkartenautomaten und in den Online-Fahrgastinformationsmedien) ausgedehnt werden.

KULTURZUG BERLIN – WROCŁAW // BRESLAU

POCIĄG DO KULTURY WROCŁAW – BERLIN

Grenzüberschreitende Fahrgastinformation

Grundsätzlich gelten auch bei grenzüberschreitenden Angeboten die Vorgaben des einheitlichen Handbuchs *VBB-Richtlinien Fahrgastinformation* (vgl. Kapitel 3.5 und 4.8). Darüber hinaus gelten insbesondere folgende Aspekte:

Verfügbarkeit und Korrektheit von Fahrplaninformationen beiderseits der Grenze
Es müssen zu allen Verbindungen im grenzüberschreitenden SPFV, SPNV und Busverkehr übereinstimmende Fahrplaninformationen in den elektronischen Fahrplaninformationssystemen vorhanden sein. Die Partner müssen den zugehörigen Datenaustausch regelmäßig und zuverlässig sicherstellen sowie geeignete Datenformate bedienen und die darüberhinausgehenden Standards (z. B. Echtzeitdaten zur Auslastung und zu Anschlüssen, textbasierte Störungs- und Baumeldungen) sicherstellen. Die VBB-Fahrinfo Europa (unter Nutzung des EU-Spirit Netzwerks) soll einen wesentlichen Teil zur vernetzten Fahrplaninformation beiderseits der Grenze beisteuern. Bislang erreicht wurde der Austausch der Sollfahrplandaten und die Einbindung des polnischen Abschnitts in die VBB-Fahrinfo Europa.

Bilinguale Aufbereitung der Inhalte
Die Fahrgastinformationssysteme im und am Fahrzeug als auch die mit den grenzüberschreitenden Fahrten in Verbindung stehenden Printinformationsprodukte sind zweisprachig (Deutsch und Polnisch) zu gestalten. Das gilt beispielsweise für Ansagen im Fahrzeug, Beschriftung von Serviceeinrichtungen, aber auch für Informationen zu Fahrplanabweichungen. Aspekte der Mehrsprachigkeit sind im Handbuch *VBB-Richtlinien Fahrgastinformation* aufgenommen und werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Gemeinsame Abstimmungen und Projekte

RailBLu
Im Zuge des Anfang 2021 gestarteten INTERREG-Projektes RailBLu (BLu steht dabei für Brandenburg – Lubuskie) sollen die grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote zwischen der Woiwodschaft Lubuskie und dem östlichen Teil des Landes Brandenburgs verbessert werden. In erster Linie wird auf Basis einer verkehrsmittelübergreifenden Nachfrageanalyse ein Verkehrsmodell der Region erstellt. Anschließend wird es für die Prognose und Erarbeitung einer gemeinsamen Zielkonzeption im SPNV für die Zeithorizonte 2030 und 2050 genutzt. Bestehende Schwächen werden analysiert, Maßnahmen für die Überwindung definiert und neue Service-Angebote im Projektgebiet pilothaft eingeführt und validiert – das sind im Einzelnen:

- Ausgabe von digitalen Tickets im grenzüberschreitenden SPNV
- 6-monatiger Betrieb von Shuttleverkehren zur Anbindung abgelegener Stationen (jeweils auf einer Relation im deutschen und im polnischen Teil des Fördergebiets), was die der ersten und letzten Meile erhöht

Die eingeführten Lösungen bieten einen Anreiz, um verstärkt SPNV-Angebote auf den grenzüberschreitenden Strecken zu nutzen[42].

Deutsch-polnischer Bahngipfel
Der deutsch-polnische Bahngipfel stellt ein mittlerweile etabliertes und auf Ebene der

42 Link: www.vbb.de/vbb-themen/forschung-und-projekte/railblu/

nationalen Regierungen und Eisenbahnunternehmen hochrangig besetztes Gremium dar, welches bereits seit 2015 ein- bis zweijährlich tagt. Es begleitet die Entwicklungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr und setzt Meilensteine. Zudem findet jährlich im Herbst eine turnusmäßige Abstimmung zwischen den staatlichen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen zum grenzüberschreitenden Fahrplankonzept statt.

Runder Tisch Verkehr der Oderpartnerschaft
Um einen kontinuierlichen Austausch zwischen den Akteuren beiderseits der Grenze sicherzustellen, wurde im Rahmen der Oder-Partnerschaft der Runde Tisch Verkehr mit Geschäftsstelle bei der VBB GmbH etabliert, den das Land Brandenburg vielfältig unterstützt und an dessen Sitzungen es regelmäßig teilnimmt. Darüber hinaus gibt es einen regelmäßigen Austausch im Rahmen der AG Verkehr des Ausschusses für grenznahe Zusammenarbeit der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit. Um das Angebot im grenzüberschreitenden SPNV weiterzuentwickeln, ist auch in Zukunft eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen und nationalen Akteuren beiderseits der Grenze erforderlich. Das Land Brandenburg führt dazu gemeinsam mit der VBB GmbH und den polnischen Partnern mindestens jährliche Abstimmungen zur Entwicklung der Fahrpläne durch.

Fazit

Im regelmäßigen Austausch der polnischen und deutschen Partnerinnen und Partnern konnte bereits ein Ausbau des Angebotes realisiert werden. Dieses wird insbesondere auf der Achse nach Szczecin (Stettin) noch einmal deutlich gesteigert und somit in den nächsten Jahren zu einer neuen Qualität für die Reisenden führen. Weiterhin sind vielfältige Bemühungen aller Beteiligten notwendig, um eine höhere Integration der unterschiedlichen Tarif-, Vertriebs- und Fahrgastinformationssysteme sowie der Planungsvorläufe und Finanzierungsstrukturen zu erreichen. Deren Fortschritt hängt nicht unwesentlich von den politischen Rahmenbedingungen und einer weiteren Förderung, auch durch die Europäische Union, ab.

4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen

Seit Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts hat der zunehmende motorisierte Individualverkehr (MIV) zu einem Rückzug des Schienenverkehrs, insbesondere in dünn besiedelten Regionen, in ganz Deutschland geführt. Auf zahlreichen Bahnstrecken und an vielen Bahnstationen wurde der Zugverkehr aufgrund geringer Reisendenzahlen eingestellt. Teilweise wurden jene Bahnstrecken und Stationen auch stillgelegt und ggf. abgebaut.

Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs ist ein ausreichendes Potenzial an Fahrgästen und ein dazu im Verhältnis stehender Investitions- und Betriebskostenaufwand. Dafür gibt es in Brandenburg bereits positive Beispiele: So ist die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn fester Bestandteil des Projekts i2030 (vgl. Kapitel 4.2.4). Darüber hinaus wurde der Streckenabschnitt Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow-Pieskow (RB35) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 entsprechend den Zielen des Landesnahverkehrsplan 2018 reaktiviert.

Im Rahmen einer diesem Landesnahverkehrsplan vorgelagerten Studie wurden die

Potenziale für eine Reaktivierung weiterer Bahnstrecken bzw. Haltestellen im Land Brandenburg durch einen unabhängigen Gutachter mit einer einheitlichen Systematik untersucht. Über ein vorgeschaltetes Beteiligungsverfahren der Landkreise und kreisfreien Städte wurden hierzu zunächst 36 Vorschläge für zu reaktivierende Strecken (zzgl. zehn Teilstrecken) und 35 Vorschläge für potenzielle Reaktivierungshalte gesammelt. Diese wurden in einem zweistufigen Verfahren[43] schrittweise auf Strecken und Halte mit erwartbar ausreichendem Potenzial eingegrenzt und kategorisiert.

Ergebnisse der Potenzialuntersuchung für Strecken

Die untersuchten Reaktivierungsstrecken wurden drei Kategorien zugeordnet:

Die **Streckenkategorie A** umfasst vier potenzielle Reaktivierungsstrecken mit einem sehr hohen Nutzwert von mindestens 45 der 100 maximal erreichbaren Punkte und einer Gesamtlänge von rund 28 km:

- Rathenow – Rathenow (Nord)
- Falkenberg (Elster) – Herzberg (Elster) Stadt
- Hoppegarten – Altlandsberg
- Fredersdorf (b Berlin) – Rüdersdorf (b Berlin)

In die **Streckenkategorie B** fallen fünf potenzielle Reaktivierungsstrecken mit einem Nutzwert von 40 bis unter 45 Punkten und einer Gesamtlänge von rund 97 km:

- Luckau-Uckro – Lübben (Spreewald)
- Müncheberg (Mark) – Müncheberg (Mark) Stadt
- Joachimsthal – Templin
- Neustadt (Dosse) – Neuruppin West
- Schmachtenhagen – Oranienburg (Fichtengrund)
- Wustermark – Ketzin
- Werneuchen – Wriezen

Die Strecken dieser beiden Kategorien zeigen gemäß dem Gutachten hinsichtlich der zu erwartenden werktäglichen Personenverkehrsleistung ein erwartbares Potenzial für eine Reaktivierung (Streckenkategorie A) bzw. ein nicht eindeutig erkennbares Potenzial (Streckenkategorie B)

Zur Operationalisierung werden zunächst zwei Pakete gebildet, die nacheinander abgearbeitet werden. Nach Paket 1 wird evaluiert, ob die Vorgehensweise nachhaltig ist. Unter Berücksichtigung raumstruktureller (Berlin Umland/weiterer Metropolenraum) und infrastruktureller (kurze und lange Streckenabschnitte) Belange werden aus den Ergebnissen der Potenzialuntersuchung jeweils kurze Strecken aus der Kategorie A und lange Strecken aus der Kategorie B in einem Paket gebündelt.

Paket 1 enthält:

- **Rathenow - Rathenow (Nord)**
  Streckenlänge: kurz
  Verortung: weiterer Metropolenraum
  Streckenkategorie: A
- **Fredersdorf (b Berlin) – Rüdersdorf (b Berlin)**
  Streckenlänge: kurz
  Verortung: Berliner Umland
  Streckenkategorie: A
- **Neustadt (Dosse) – Neuruppin West**
  Streckenlänge: lang
  Verortung: weiterer Metropolenraum
  Streckenkategorie: B

43 Stufe 1: Vorauswahl anhand von Verkehrspotenzialen, Infrastrukturzustand und Netzwirkungen (Strecken) bzw. Betriebskonzepten (Halte); Stufe 2: Nutzwertanalyse der Vorauswahl anhand verschiedener Kriterien mit unterschiedlicher Gewichtung (Potenziale/Nachfragewirkungen, Raum- und Umweltwirkungen, Infrastrukturaufwand und geschätzte Betriebskosten)

- **Werneuchen – Wriezen**
  Streckenlänge: lang
  Verortung: Berliner Umland
  Streckenkategorie: B
- **Luckau-Uckro – Lübben (Spreewald)**
  Streckenlänge: lang
  Verortung: weiterer Metropolenraum
  Streckenkategorie: B

Paket 2 enthält:

- **Müncheberg (Mark) – Müncheberg (Mark) Stadt**
  Streckenlänge: kurz
  Verortung: weiterer Metropolenraum
  Streckenkategorie: B
- **Hoppegarten – Altlandsberg**
  Streckenlänge: kurz
  Verortung: Berliner Umland
  Streckenkategorie: A
- **Schmachtenhagen – Oranienburg (Fichtengrund)**
  Streckenlänge: kurz
  Verortung: Berliner Umland
  Streckenkategorie: B
- **Wustermark – Ketzin**
  Streckenlänge: lang
  Verortung: Berliner Umland
  Streckenkategorie: B
- **Falkenberg (Elster) – Herzberg (Elster) Stadt**
  Streckenlänge: lang
  Verortung: weiterer Metropolenraum
  Streckenkategorie: A

Für die Strecken der beiden Pakete sind als nächstes Machbarkeitsstudien mit einer differenzierten Betrachtung von Nutzen und Kosten durchzuführen. Dazu gehört auch die Ermittlung der jährlichen Betriebskosten. Für Reaktivierungsstrecken, die im Ergebnis einen Nutzen-Kosten-Faktor > 1 aufweisen, soll dann in einem zweiten Schritt das Regelverfahren der standardisierten Bewertung angewendet werden, was Voraussetzung für eine Förderung der erforderlichen Investitionskosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms ist. Für Joachimsthal –Templin (RB63) wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Machbarkeitsstudie benötigt; hier läuft bis 2022 der verlängerte Probebetrieb. Erst auf Grundlage der aus dem Probebetrieb vorliegenden Ergebnisse soll über die weitere Verfahrensweise entschieden werden.

Die Station Kiekebusch (b Cottbus), CB, zeigt Potenzial zur Reaktivierung (Quelle: Trio3D, CC BY-SA 3.0 – https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

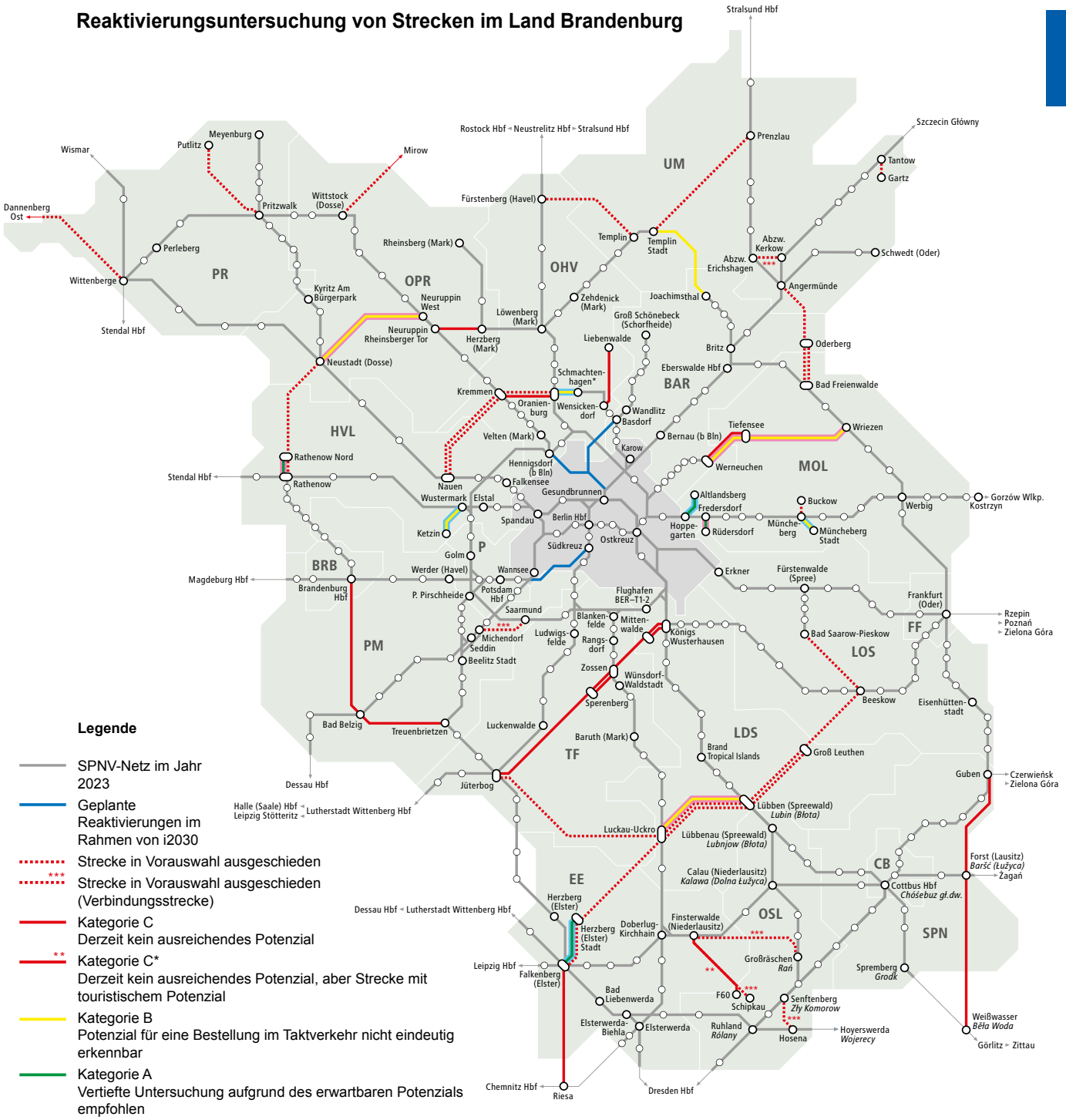
Zur **Streckenkategorie C** mit einem Nutzwert von unter 40 Punkten zählen 16 der untersuchten Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 280 km. Die Strecken in dieser Streckenkategorie lassen kein ausreichendes Potenzial für eine regelmäßige SPNV-Bedienung erkennen. Eine Sonderstellung nimmt die Strecke Finsterwalde (Niederlausitz) – F60 ein. Sie fällt zwar ebenfalls in die Streckenkategorie C, wird jedoch aufgrund ihrer touristischen Bedeutung bereits von einem privaten Betreiber im Gelegenheitsverkehr bedient.

Alle genannten Strecken sind in der Karte 17 dargestellt.

Ergebnisse der Potenzialuntersuchung für Halte

Die untersuchten potenziellen Reaktivierungshalte wurden ebenfalls in drei Kategorien eingeteilt. Die **Haltekategorie A** umfasst vier der untersuchten Reaktivie-

Reaktivierungsuntersuchung von Strecken im Land Brandenburg



Legende

- SPNV-Netz im Jahr 2023
- Geplante Reaktivierungen im Rahmen von i2030
- Strecke in Vorauswahl ausgeschieden
- *** Strecke in Vorauswahl ausgeschieden (Verbindungsstrecke)
- Kategorie C
  Derzeit kein ausreichendes Potenzial
- ** Kategorie C*
  Derzeit kein ausreichendes Potenzial, aber Strecke mit touristischem Potenzial
- Kategorie B
  Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar
- Kategorie A
  Vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen
- Strecken, die im Rahmen des Pakets 1 eine detailliertere Untersuchung erhalten werden
- Strecken, die im Rahmen des Pakets 2 eine detailliertere Untersuchung erhalten werden
- ○ ● Zugangsstelle/Zugangsstelle mit Namen
- * Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

Außerhalb des Landes Brandenburg Darstellung ausgewählter Zugangsstellen

Keine Darstellung der Berliner S-Bahn

Karte 17: Übersicht der untersuchten Strecken in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte (Quelle: VBB GmbH)

rungshalte mit einem Nutzwert von mindestens 30 der 100 maximal erreichbaren Punkten:

- **Heidefeld** *(SPNV-Strecke Brandenburg Hbf – Rathenow)*
- **Kiekebusch (b Cottbus)** *(SPNV-Strecke Cottbus Hbf – Görlitz)*
- **Bornim-Grube** *(SPNV-Strecke Berliner Außenring)*
- **Haida (Oberlausitz)** *(SPNV-Strecke Falkenberg (Elster) – Ruhland)*

Die Halte der Kategorie A lassen hinsichtlich der zu erwartenden Reisendenzahlen ein ausreichendes Potenzial für die Reaktivierung des Halts erwarten. Für diese Reaktivierungshalte ist daher vorgesehen, eine vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenanntes Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen durchzuführen.

In die **Haltekategorie B** fallen sieben der untersuchten Reaktivierungshalte mit einem Nutzwert zwischen 0 und unter 30 Punkten:

- **Groß Behnitz** *(SPNV-Strecke Berlin – Rathenow)*
- **Herzsprung** *(SPNV-Strecke Berlin – Szczecin)*
- **Zeischa** *(SPNV-Strecke Falkenberg (Elster) – Ruhland)*
- **Booßen** *(SPNV-Strecke Frankfurt (Oder) – Eberswalde Hbf)*
- **Petersdorf** *(SPNV-Strecke Fürstenwalde(Spree) – Bad Saarow-Pieskow)*
- **Mürow** *(SPNV-Strecke Angermünde – Schwedt (Oder))*
- **Schönwalde (Kr Nauen)** *(SPNV-Strecke Berliner Außenring)*

Da die zu erwartenden Reisendenzahlen kein eindeutiges Potenzial für eine Reaktivierung der Halte erkennen lassen, wird eine vertiefte Untersuchung dieser Halte zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen.

In die **Haltekategorie C** fallen vier untersuchte Reaktivierungshalte. Diese Halte lassen aufgrund sehr geringer zu erwartender Reisendenzahlen kein ausreichendes Potenzial für ihre Reaktivierung erkennen.

Alle genannten Halte sind in der Karte 18 dargestellt.

Bei einem für eine Reaktivierung nicht ausreichenden Fahrgastpotenzial bietet die Optimierung des regionalen Busverkehrs eine auch kurzfristig umzusetzende Möglichkeit zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes.

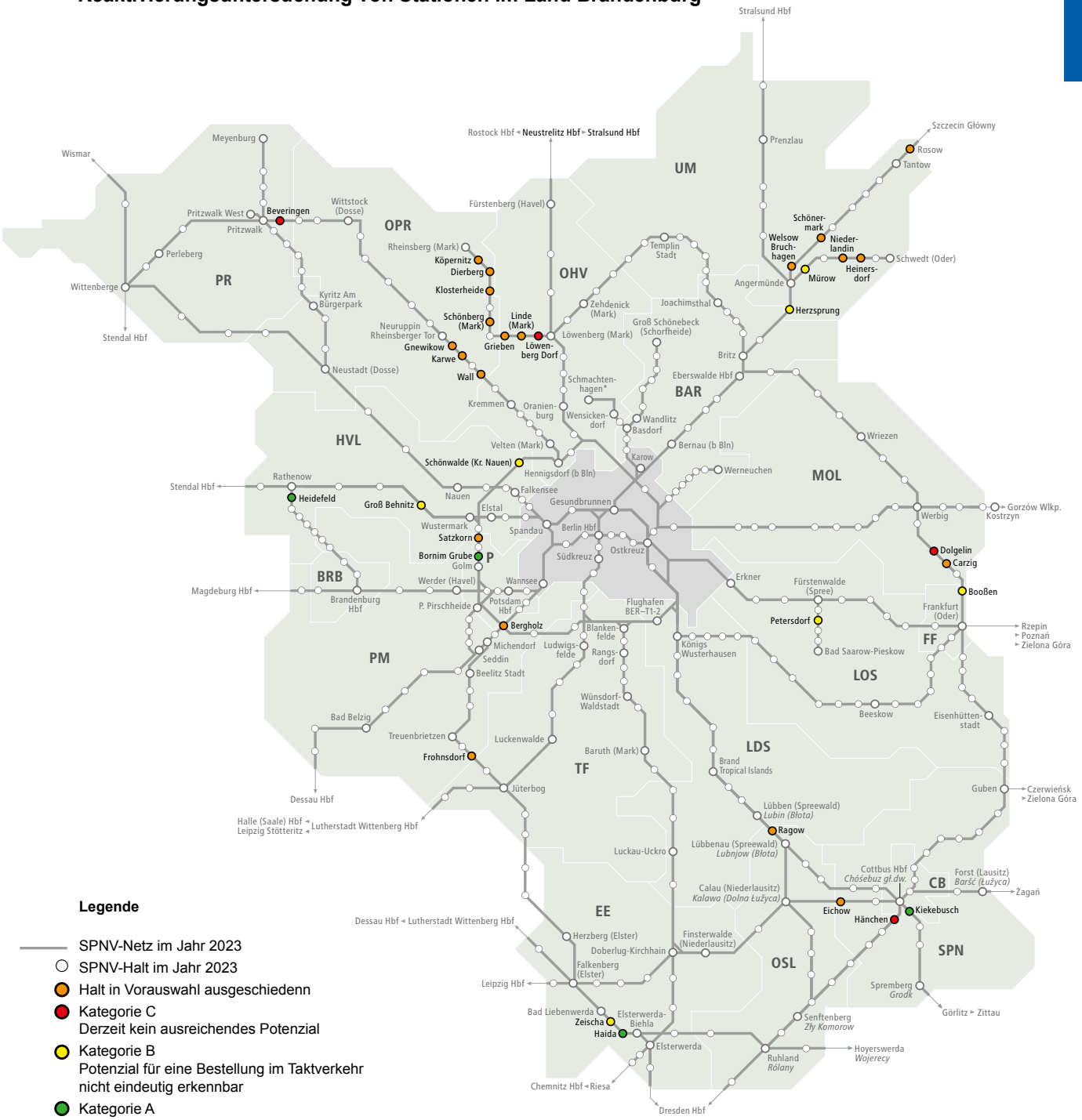
Fazit

Bei einem ausreichenden Potenzial an Fahrgästen und dazu im Verhältnis stehenden Kosten können Reaktivierungen von Strecken und Halten eine Möglichkeit bieten, den SPNV weiter in die Fläche zu tragen. Die durchgeführte Reaktivierungsuntersuchung[44] hat eine erste Einordnung von Nutzen und Kosten zahlreicher, derzeit nicht mehr im SPNV bedienter Strecken und Halte aufgezeigt. In einem nächsten Schritt sollen für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt werden. Ziel ist, eine GVFG-Bundesförderung zu beantragen, sofern für eine künftige Verkehrsbestellung Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

44 Der komplette Ergebnisbericht zur Reaktivierungsuntersuchung ist hier abrufbar – Link: https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/bahnen-busse/infrastrukturmassnahmen/strecken-und-haltereaktivierung/

ENT-
WURF

Reaktivierungsuntersuchung von Stationen im Land Brandenburg



Legende

- SPNV-Netz im Jahr 2023
- SPNV-Halt im Jahr 2023
- Halt in Vorauswahl ausgeschiedenn
- Kategorie C
  Derzeit kein ausreichendes Potenzial
- Kategorie B
  Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar
- Kategorie A
  Vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen
- Zugangsstelle/Zugangsstelle mit Namen
- * Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

Außerhalb des Landes Brandenburg Darstellung ausgewählter Zugangsstellen
Keine Darstellung der Berliner S-Bahn

Karte 18: Übersicht der untersuchten Stationen in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte (Quelle: VBB GmbH)

4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+

SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023

Veränderung im Angebot des Regionalverkehrs

Mit der Betriebsaufnahme in den neuen Vergabenetzen Elbe-Spree und Lausitz sowie durch Anpassungen im Netz Nord-Süd zum Dezember 2022 wird sich das Angebot an Regionalverkehrslinien erhöhen. Neben neuen Linien gibt es zudem Taktverdichtungen an Wochentagen, Ausweitungen der Beförderungskapazität, Anpassungen am Laufweg und zusätzliche Leistungen im Früh- und Spätverkehr. Die Angebotsausweitungen und -änderungen sind zum besseren Überblick in den Tabellen 24.1 bis 24.4 dargestellt.

Neue Linien			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
RE8	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER T1-2	Übernimmt die Funktion des RE2 im Abschnitt Wismar – Berlin Stadtbahn, sowie der RB14 im Abschnitt Berlin Stadtbahn – Flughafen BER T1-2	Elbe-Spree
	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf Waldstadt – Elsterwerda/ Finsterwalde (Niederlausitz)	Übernimmt die Funktion der Linie RE5 im Abschnitt Berlin Hbf – Elsterwerda/ Finsterwalde	Elbe-Spree
RE11	Hoyerswerda – Ruhland – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	Übernimmt die Funktion der Linie S4 im Abschnitt Hoyerswerda – Falkenberg (Elster), gemeinsame Führung mit Linie RE10 zwischen Falkenberg (Elster) und Leipzig Hbf	Lausitz
RE13	Cottbus Hbf – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda	Gemeinsam mit dem RE18 und der RB49 besteht ein angenäherter 30-Minuten-Takt zwischen Senftenberg und Cottbus Hbf	Lausitz
RB32	Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T5	Gemeinsam mit der RB12 bestehen zwei stündliche Direktverbindungen Oranienburg – Berlin Ostkreuz; Direktverbindung Oranienburg – Flughafen BER	Elbe-Spree
	Ludwigsfelde – Flughafen BER T1-2 – weiter als FEX Richtung Berlin Hbf	Direktverbindung Ludwigsfelde – Flughafen BER sowie weiter nach Berlin Ostkreuz	Elbe-Spree
RB37	Beelitz Stadt – Michendorf – Berlin Wannsee	Übernimmt die Funktion der RB33 im Abschnitt Beelitz-Stadt – Berlin-Wannsee	Elbe-Spree

Tabelle 24.1: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Taktverdichtungen von Montag bis Freitag			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
RE1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	Verdichtung auf drei Fahrten pro Stunde in der erweiterten HVZ	Elbe-Spree
RE2	(Berlin-Wannsee –) Berlin-Charlottenburg – Berlin Stadtbahn – Lübbenau (– Cottbus Hbf)	Verdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in der erweiterten HVZ, Fahrten von/nach Berlin-Wannsee durchgebunden auf RE7 in Richtung Bad Belzig	Elbe-Spree
RE7	Bad Belzig – Michendorf – Berlin-Wannsee	Verdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde ganztags, zeitweise Durchbindung auf RE2-Taktverdichtung in Berlin-Wannsee	Elbe-Spree
RB21	(Potsdam Hbf –) Wustermark – Berlin Gesundbrunnen	Fährt zwischen Wustermark und Berlin ganztägig statt nur in der HVZ wie bisherige RB13	Elbe-Spree

Tabelle 24.2: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Kapazitätsausweitwungen			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
RE1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus Hbf [in HVZ])	Einsatz von Doppelstockzügen mit 630 bzw. 800 Sitzplätzen statt bisher 600 Sitzplätzen	Elbe-Spree
RE2	Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus Hbf	Einsatz von modernisierten Doppelstockzügen mit 550 statt bisher 430 Sitzplätzen	Elbe-Spree
RE4	(Stendal Hbf –) Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	Einsatz von Doppelstockzügen mit bis zu 480 statt bisher 430 Sitzplätzen in der Ausflugssaison	Nord-Süd
RE10	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	Einsatz von neuen Triebfahrzeugen, gemeinsame Führung mit Linie RE11 zwischen Falkenberg (Elster) und Leipzig Hbf	Lausitz
FEX	Berlin Hbf (tief) – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T1-2	Einsatz von modernisierten Doppelstockzügen mit bis zu 480 statt bisher 390 Sitzplätzen	Elbe-Spree

Kapazitätsausweitungen			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
RB21	Berlin Gesundbrunnen – Berlin-Spandau – Wustermark – Golm – Potsdam Hbf	Einsatz von modernisierten Triebfahrzeugen mit 270 statt bisher 160 Sitzplätzen	Elbe-Spree
RB22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER T1-2 – Ludwigsfelde-Struveshof – Golm – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee	Einsatz von modernisierten Triebfahrzeugen mit 270 statt bisher 160 Sitzplätzen	Elbe-Spree
RB23	Flughafen BER T1-2 – Berlin Stadtbahn – Berlin-Charlottenburg – Potsdam Hbf – Golm	Einsatz von modernisierten Triebfahrzeugen mit 420 statt bisher 320 Sitzplätzen (Vergleich zu RB21-RB22)	Elbe-Spree
RB24	Eberswalde Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T5	Einsatz von modernisierten Doppelstockzügen mit bis zu 480 statt bisher 300 Sitzplätzen	Elbe-Spree
	Wünsdorf-Waldstadt – Flughafen BER T1-2 – *weiter als FEX Richtung Berlin Hbf*	Einsatz von modernisierten Doppelstockzügen mit bis zu 480 statt bisher 460 Sitzplätzen (Vergleich zu RE7)	Elbe-Spree
RB33	Potsdam Hbf – Beelitz Stadt – Treuenbrietzen – Jüterbog	Einsatz von neuen Triebfahrzeugen mit 140 statt bisher 100 Sitzplätzen	Elbe-Spree
RB43	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster)	Einsatz von neuen Triebfahrzeugen mit 180 statt bisher 160 Sitzplätzen (bzw. bisher 120 Sitzplätzen zwischen Cottbus und Falkenberg (Elster))	Lausitz
RB49	Cottbus Hbf – Ruhland – Falkenberg (Elster)	Einsatz von neuen Triebfahrzeugen mit 180 statt bisher 160 Sitzplätzen	Lausitz
RB51	Brandenburg Hbf – Rathenow	Einsatz von neuen Triebfahrzeugen mit 140 statt bisher 100 Sitzplätzen	Elbe-Spree

Tabelle 24.3: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Zug der Linie RE6 (Prignitzexpress) an der Station Groß Pankow, PR (Quelle: Reimann/VBB GmbH)

Zudem werden auf vielen Relationen einzelne Zusatzfahrten im Früh-, Spät- und Wochenendverkehr angeboten und damit der Bedienzeitraum ausgeweitet. Konkret betrifft dies die Linien RE1, RE2, RE8, RE10, FEX, RB10, RB11, RB21, RB24, RB33 und RB49. Hervorzuheben ist zudem die ganztägig stündliche Bedienung von Baruth (Mark) mit dem RE8.

Auf allen weiteren in den Netzen Elbe-Spree und Lausitz zugeordneten Linien werden modernisierte Fahrzeuge mit Qualitätsverbesserungen eingesetzt (vgl. Kapitel 4.3).

Linienübersicht des Regionalverkehrs
In den Tabellen 25.1 und 25.2 sind alle im Fahrplanjahr 2023 fahrenden Linien sowie ihr Laufweg und Takt vermerkt. Die Betriebs- und Taktzeiten orientieren sich an den Vorgaben der einheitlichen Bedienstandards (vgl. Kapitel 4.1.2).

Mit dem FEX auf direktem Wege vom Flughafen BER in die Berliner Innenstadt (Quelle: VBB GmbH)

Die Karte 19 zeigt das geplante Linienkonzept im Fahrplanjahr 2023.

Anpassungen am Laufweg

Linie	Beschreibung	Vergabenetz
RE3	Linie fährt von Berlin aus kommend zweistündlich bis Lutherstadt Wittenberg Hbf, der Linienteil nach Falkenberg (Elster) wird von der Linie RE4 übernommen	Nord-Süd
RE4	Linie wird von Jüterbog aus bis nach Falkenberg (Elster) verlängert	Nord-Süd
RE5	Linie endet aus Norden kommend bereits in Berlin Südkreuz, da der Abschnitt Berlin Südkreuz – Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz) von der Linie RE8 übernommen wird	Nord-Süd
RE6	Neuer Endpunkt Berlin-Charlottenburg statt bisher Berlin Gesundbrunnen	Nordwestbrandenburg
RB21	Ersetzt Linie RB13 im Abschnitt Wustermark – Berlin Jungfernheide und wird verlängert bis Berlin Gesundbrunnen	Elbe-Spree
RB23	Linie fährt neu von Golm über Potsdam und Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER T1-2	Elbe-Spree
RB37	Linie wird verlängert bis Berlin-Zehlendorf (abhängig von Infrastrukturausbau und Berliner Bestellung)	Elbe-Spree

Tabelle 24.4: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Regionalexpress-Linien (RE)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RE1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus Hbf)	60	60	Einzelne Züge als Express zwischen Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt und Cottbus Hbf
	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	
	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	-	Expresszug, fährt in der erweiterten HVZ
RE2	Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus Hbf	60	60	
	Berlin-Charlottenburg – Berlin Stadtbahn – Lübbenau (Spreewald) (– Cottbus Hbf)	60	Ez	Fährt in der erweiterten HVZ; einzelne Verdichterzüge weiter bis Cottbus Hbf; saisonal verkehrendes Ausflugszugpaar am Wochenende
RE3	Stralsund Hbf/Schwedt (Oder) – Angermünde – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg Hbf	60	60	120-Min-Takt Stralsund – Angermünde bzw. Schwedt (Oder) – Angermünde; Verdichterzüge Berlin – Angermünde in HVZ; saisonale Ausflugszugpaare
RE4	Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	60	60	120-Min-Takt Jüterbog – Falkenberg (Elster); Verdichterzüge Jüterbog – Falkenberg (Elster) in HVZ
RE5	Rostock Hbf/Stralsund Hbf – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	120-Min-Takt Rostock Hbf – Neustrelitz sowie Stralsund Hbf – Neustrelitz; saisonale Ausflugszugspaare
RE6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (b Berlin) – Berlin-Spandau – Berlin Charlottenburg	60	60	
RE7	Dessau Hbf – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Lübbenau (Spreewald) – Senftenberg	60	60	120-Min-Takt an Sa & So Dessau Hbf – Bad Belzig; saisonales Ausflugszugpaar
	Bad Belzig – Berlin-Wannsee	60	-	

Regionalexpress-Linien (RE)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RE8	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER T1-2	60	60	120-Min-Takt Wismar – Wittenberge
	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf-Waldstadt – Baruth (Mark) – Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz)	60	60	120-Min-Takt Baruth (Mark) – Elsterwerda; in HVZ 120-Min-Takt nach Finsterwalde (Niederlausitz)
RE10	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	Mit RB43 stündliches Angebot Frankfurt (Oder) – Falkenberg (Elster), Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf vereinigt mit RE11
RE11	Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf vereinigt mit RE10
RE13	Cottbus Hbf – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda	60	-	120-Min-Takt Senftenberg – Elsterwerda-Biehla
RE14	Falkenberg (Elster) – Lutherstadt Wittenberg Hbf – Dessau Hbf – Magdeburg Hbf	Ez	-	Verkehrt nur in HVZ
RE15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE18	Cottbus Hbf – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE66	Szczecin Główny – Angermünde – Berlin Gesundbrunnen	Ez	Ez	In Verbindung mit RB66 ca. zweistündliches Angebot Szczecin Główny – Angermünde
FEX	Berlin Hbf (tief) – Berlin Gesundbrunnen – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T1-2	30	30	

Tabelle 25.1: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB10	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	
RB43	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster)	120	120	Mit RE10 stündliches Angebot Frankfurt (Oder) – Falkenberg (Elster)
RB12	Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt	60	60	
RB14	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	
RB20	Oranienburg – Hennigsdorf (b Berlin) – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee	60	-	Golm – Potsdam Griebnitzsee vereinigt mit RB22
RB21	Berlin Gesundbrunnen – Berlin-Spandau – Wustermark – Golm – Potsdam Hbf	60	60	
RB22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER T1-2 – Ludwigsfelde-Struveshof – Golm – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee	60	60	Nur Mo-Fr: Golm – Potsdam Griebnitzsee, vereinigt mit RB20; Sa, So & Ft: nur bis Potsdam Hbf
RB23	Flughafen BER T1-2 – Berlin Stadtbahn – Berlin-Charlottenburg – Potsdam Hbf – Golm	60	60	Bedienung des Abschnitts Golm – Berlin-Charlottenburg nur Mo-Fr
RB24	Eberswalde Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T5	60	60	
	Wünsdorf-Waldstadt – Flughafen BER T1-2 *und weiter als FEX Richtung Berlin Hbf*	60	60	
RB25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
RB26	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów Wlkp.)	60	60	Einzelfahrten bis Gorzów Wlkp.

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB27	Groß Schönebeck (Schorfheide) – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	120-Min-Takt außerhalb HVZ Groß Schönebeck (Schorfheide) – Klosterfelde
	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Sa, So & Ft: Verlängerung bis Schmachtenhagen
	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Ez	-	nur in HVZ
RB31	Elsterwerda-Biehla – Großenhain Cottb Bf – Dresden Hbf	120	120	Verdichterzüge in HVZ
RB32	Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T5	60	60	
	Ludwigsfelde – Flughafen BER T1-2 *und weiter als FEX Richtung Berlin Hbf*	60	60	
RB33	Potsdam Hbf – Potsdam Pirschheide – Caputh-Geltow – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	
RB34	Rathenow – Stendal Hbf	120	120	
RB35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow	60	60	
RB36	Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	
RB37	Beelitz Stadt – Berlin-Wannsee – Berlin-Zehlendorf	60	120	Berlin-Wannsee – Berlin-Zehlendorf abhängig von Infrastrukturausbau und Berliner Bestellung
RB45	Elsterwerda – Chemnitz Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB46	Cottbus Hbf – Forst (Lausitz)	60	60	
RB49	Cottbus Hbf – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	120	
RB51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	60	
RB51 (MDSB)	Falkenberg (Elster) – Lutherstadt Wittenberg Hbf – Dessau Hbf	120	120	

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB54	Rheinsberg (Mark) – Löwenberg (Mark)	120	120	
RB55	Hennigsdorf (b Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	60	Zusätzliche Verdichterzüge Hennigsdorf (b Berlin) – Velten (Mark) in HVZ
RB60	Eberswalde Hbf – Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	60	120-Min-Takt Wriezen – Frankfurt (Oder)
RB61	Schwedt (Oder) – Angermünde	120	120	
RB62	Prenzlau – Angermünde	120	-	Einzelfahrten an Sa, So & Ft
RB63	Eberswalde Hbf – Joachimsthal	60	60	
RB65	Cottbus Hbf – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB66	Szczecin Główny – Angermünde	120	120	
RB73	Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark	60	60	
RB91	Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra	Ez	Ez	3 Fahrten/Tag in Abhängigkeit der polnischen Bestellung
RB92	Guben – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra	-	Ez	Bedarfsorientierter Saison-verkehr in Abhängigkeit der polnischen Bestellung
RB93	Forst (Lausitz) – Żagań (– Wrocław Główny)	Ez	Ez	Mo-Fr: 3 Fahrten/Tag, Sa, So & Ft: 2 Fahrten/Tag bis Wroc-law Główny in Abhängigkeit der polnischen Bestellung
S1 (Mittelelbe)	Wittenberge – Magdeburg Hbf – Schönebeck-Bad Salzelmen	60	120	
S2 (MDSB)	Leipzig-Stötteritz – Lutherstadt Wittenberg Hbf (– Jüterbog)	Ez	-	nur in der HVZ
S4 (MDSB)	Wurzen – Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster)	120	120	
S8 (MDSB)	Halle (Saale) – Lutherstadt Wittenberg Hbf (– Jüterbog)	Ez	-	nur in der HVZ

Tabelle 25.2: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

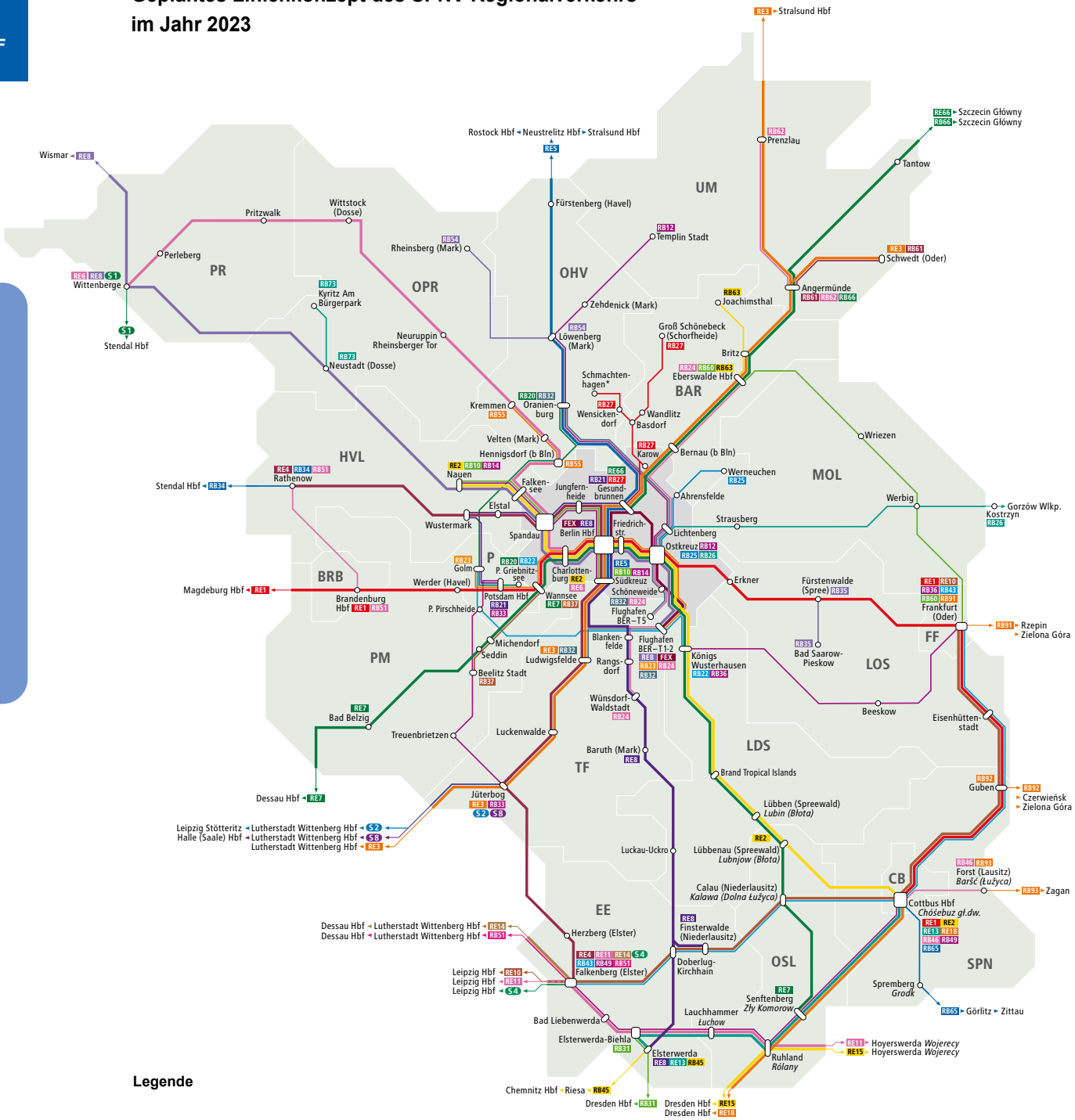
Veränderungen im Angebot der Berliner S-Bahn

Das Linien- und Bedienkonzept für die in Brandenburg verkehrenden Linien der Berliner S-Bahn des Fahrplanjahres 2023 entspricht weitgehend dem Angebot im Fahrplanjahr 2022. Die Angaben zu den Taktzeiten beziehen sich ausschließlich auf die Verkehre im Land Brandenburg.

Auf bestimmten Streckenabschnitten ergänzen sich parallel fahrende Linien zu einem dichteren Takt. Im durchgehenden Nachtverkehr von Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag gibt es abweichende Laufwege und Taktungen.

Ein modernisierter Zug der Baureihe 481 am neuen Bahnhof Waßmannsdorf, LDS (Quelle: Reimann/VBB GmbH)

Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehrs im Jahr 2023



Legende

RE1 RE-Linie mit Liniennummer

RB10 RB-/S-Bahn-Linie mit Liniennummer

▢ Zugangsstelle
(nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt)

* Zugangsstelle wird nur am Wochenende bedient

Karte 19: Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023
(Quelle: VBB GmbH)

S-Bahn-Linien Berlin (S)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
S1	Berlin-Wannsee – Berlin Friedrich-straße – Oranienburg	20	20	
S2	Blankenfelde (TF) – Berlin Fried-richstraße – Bernau (b Berlin)	20	20	
S25	Teltow Stadt – Berlin Friedrich-straße – Hennigsdorf (b Berlin)	20	20	
S26	Teltow Stadt – Berlin Friedrich-straße – Berlin-Waidmannslust	20	20	
S3	Erkner – Berlin Friedrichstraße – Berlin-Spandau	20	20	10-Min-Takt in HVZ und Wochen-endausflugsverkehr im Sommer-fahrplan
S45	Flughafen BER T1-2 – Berlin Südkreuz	20	20	Zusammen mit S9 10-Min-Takt zum BER T1-2
S46	Königs Wusterhausen – Berlin Südkreuz – Berlin Westend	20	20	Verlängerung nach Berlin Hbf (tief) mit Schaffung der infrastruk-turellen Voraussetzungen
S5	Strausberg Nord – Strausberg – Hoppegarten – Berlin Friedrichstraße – Berlin Westkreuz	20	20	10-Min-Takt zwischen Berlin und Hoppegarten in HVZ; 40-Min-Takt Strausberg – Strausberg Nord in SVZ
S7	Ahrensfelde – Berlin Friedrich-straße – Potsdam Hbf	10	10	20-Min-Takt in SVZ
S8	(Wildau –) Berlin-Grünau – Berlin-Ostkreuz – Berlin-Blankenfelde – Birkenwerder (b Berlin)	20	20	Berlin-Blankenfelde – Birken-werder (b Berlin) 60-Min-Takt in SVZ; Berlin-Grünau – Wildau nur während HVZ
S9	Flughafen BER T1-2 – Berlin Friedrichstraße – Berlin-Spandau	20	20	Zusammen mit S45 10-Min-Takt zum BER T1-2

Tabelle 26: Geplantes Linienkonzept im Verkehr der Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)

Fernverkehr mit Tarifanerkennung
Eine Tarifanerkennung in Zug- und Linienangeboten des Eisenbahnfernverkehrs kann auch über die Laufzeit des Landesnahverkehrsplans ergänzend und parallel zu Zug- und Linienangeboten des Eisenbahnregionalverkehrs zum Einsatz kommen, wo dies zur Erreichung der Bedienstandards entsprechend Kapitel 4.2.1 oder zur Verbesserung der überörtlichen Erreichbarkeit von Oberzentren erforderlich ist. Tabelle 27 zeigt die im Fahrplanjahr 2023 bestehenden Strecken mit Tarifanerkennung.

Fernverkehr				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
IC/ICE	*[Köln Hbf/München Hbf]* – Berlin Hbf – Angermünde – Prenzlau – *[Stralsund Hbf/Ostseebad Binz]*	ca. 120	ca. 120	Zusätzliche Verdichterzüge zur Sommersaison, ICE und IC im Wechsel
IC	*[Warnemünde/Rostock Hbf]* – Berlin Hbf – Flughafen BER T1-2 – Doberlug-Kirchhain – Elsterwerda – *[Dresden Hbf]*	120	120	Teilweise auch Railjet (RJ)
IC	Cottbus Hbf – Berliner Stadtbahn – Potsdam Hbf – Brandenburg Hbf – *[Hannover Hbf/Norddeich Mole]*	Ez	Ez	

Hinweis: Tarifanerkennung im detailliert beschriebenen Bereich

Tabelle 27: Geplantes Konzept zur Fernverkehrs-Anerkennung im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023

Auf der Strecke Berlin Hbf – Elsterwerda ist eine Fahrt mit dem neuen InterCity der DB Fernverkehrs AG auch mit Regionalverkehrsfahrkarten möglich – hier am Bhf Doberlug-Kirchhain, EE (Quelle: Eichhorn/VME E GmbH)

SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027

Veränderung im Angebot des Regionalverkehrs

Mit Fertigstellung der Regional- und Fernverkehrsgleise auf der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Berlin Südkreuz voraussichtlich im Jahr 2025 wird die zweite Betriebsstufe des Netzes Elbe-Spree in Betrieb genommen. Vor allem im Umfeld des Flughafens BER kommt es dadurch zu Veränderungen im Linienverkehr. Weiterhin wird es mit der Aufnahme der Netze Ostbrandenburg 2 (ab 12/2024), Berlin-Stettin (12/2026) und Nord-Süd (12/2026) sowie der Inbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn (12/2024) zu neuen Linien, Taktverdichtungen und Anpassungen im Laufweg kommen. Diese sind zum besseren Überblick in den nachfolgenden Tabellen 28.1 und 28.2 dargestellt.

Neue Linien			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
RE9	Berlin Südkreuz – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Angermünde – Szczecin Główny	Neue Taktverbindung von Berlin nach Szczecin im 120-Min-Takt, zwischen Angermünde und Szczecin Główny im 60-Min-Takt	Berlin-Stettin
RE20	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Flughafen BER T1-2 – Cottbus Hbf	Neue Linie zwischen Cottbus und Berlin mit Direktanbindung an den Flughafen BER im 60-Min-Takt	Elbe-Spree
RB17	Wismar – Ludwigslust – Wittenberge	Verlängerung von Einzelfahrten der RB17 bis Wittenberge	Elbe-Spree
RB28	Basdorf – Berlin-Rosenthal – Berlin-Wilhelmsruh	Neue Linie auf reaktivierter Stammstrecke der Heidekrautbahn im 60-Min-Takt	Heidekrautbahn
S6 (Netz ENOE)	Elsterwerda-Biehla – Prösen Ost – Großenhain Cottb Bf – Dresden Hbf	Ersatz der Linie RB31 durch neue Linie S6	Elektronetz Oberelbe

Tabelle 28.1: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Taktverdichtungen			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
FEX	Berlin Hbf (tief) – Flughafen BER T1-2	Verdichtung auf 15-Min-Takt und neuer Laufweg über die Dresdner Bahn	Elbe-Spree
RE3	Lutherstadt Wittenberg Hbf – Jüterbog	Verdichtung auf 60-Min-Takt (nur Mo-Fr)	Nord-Süd
RE3, RE4	Jüterbog – Ludwigsfelde	Verdichtung auf zwei Zugangebote pro Stunde ganztags täglich	Nord-Süd
RE4	Rathenow – Berlin Hbf	Verdichtung auf 30-Min-Takt in HVZ, soweit dies infrastrukturell möglich ist	Nord-Süd
RE4	Jüterbog – Falkenberg (Elster)	Verdichtung auf 60-Min-Takt	Nord-Süd
RE5	Neustrelitz – Berlin Gesundbrunnen	Zusätzliche Einzelzüge in der HVZ	Nord-Süd
RE8, RB10	Berlin Südkreuz – Wünsdorf-Waldstadt	Verlängerung der RB10 über Berlin Südkreuz hinaus nach Wünsdorf-Waldstadt in der HVZ, damit ca. 30-Min-Takt durch RE8 und RB10	Elbe-Spree
RB25	Berlin-Lichtenberg – Werneuchen	Verdichtung auf ca. 30-Min-Takt (nur Mo-Fr)	Ostbrandenburg
RB26	Berlin-Ostkreuz – Müncheberg (Mark)	Verdichtung auf ca. 30-Min-Takt (nur Mo-Fr)	Ostbrandenburg
RB60	Wriezen – Frankfurt (Oder)	Verdichtung auf 60-Min-Takt	Ostbrandenburg
RB66	Szczecin Główny – Angermünde	Verdichtung auf 60-Min-Takt in HVZ	Berlin-Stettin

Tabelle 28.2: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Ein Zug der grenzüberschreitenden Linie RB66 am Bahnhof Angermünde (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

Anpassungen am Laufweg			
Linie	**Abschnitt bzw. Laufweg**	**Beschreibung**	**Vergabenetz**
FEX	Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz – Flughafen BER T1-2	Neuer Laufweg über die Dresdner Bahn	Elbe-Spree
RE4	*Stendal Hbf* – Rathenow – …	Verlängerung ab Rathenow bis Stendal Hbf im 120-Min-Takt	Elbe-Spree
RE5	Berlin Südkreuz – *Ludwigsfelde*	Verlängerung ab Berlin Südkreuz bis Ludwigsfelde im 60-Minuten-Takt, Bedienung aller Zwischenhalte (nur Mo-Fr)	Nord-Süd
RB10	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – *Wünsdorf-Waldstadt*	Verlängerung ab Berlin Südkreuz bis Wünsdorf-Waldstadt im 60-Min-Takt, Bedienung aller Zwischenhalte (nur in der HVZ)	Elbe-Spree
RB21	Berlin Gesundbrunnen – Berlin-Spandau – Golm – Potsdam Hbf	Direkte Führung nach Potsdam ohne Halt in Wustermark	Elbe-Spree
RB23	*Wustermark* – Golm – Potsdam Griebnitzsee – Berlin Ostbahnhof	Verlängerung von Golm nach Wustermark, parallel Einkürzung der Linie von Flughafen BER T1-2 nach Berlin Ostbahnhof; außerhalb HVZ von Wustermark nur bis Potsdam Griebnitzsee	Elbe-Spree
RB24	Eberswalde Hbf – Flughafen BER T1-2 – Wünsdorf-Waldstadt	Durchbindung der Linienäste Nord und Süd über Flughafen BER T1-2	Elbe-Spree
RB32	Oranienburg – Flughafen BER T1-2 – Ludwigsfelde	Durchbindung der Linienäste Nord und Süd über Flughafen BER T1-2	Elbe-Spree
RB55	… – Kremmen – *Neuruppin West*	Verlängerung bis Neuruppin West	Nordwest-brandenburg

Tabelle 28.3: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Linienübersicht des Regionalverkehrs
In den Tabellen 29.1 und 29.2 sind alle im Fahrplanjahr 2027 fahrenden Linien sowie ihr Laufweg und Takt vermerkt. Die Betriebs- und Taktzeiten orientieren sich an den Vorgaben der einheitlichen Bedienstandards (vgl. Kapitel 4.1.2).

Regionalexpress-Linien (RE)

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Einzelne Züge als Express zwischen Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt und Cottbus
	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt(Oder)	60	60	
	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	-	Expresszug, nur in der erweiterten HVZ
RE2	Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus Hbf	60	60	
RE3	Stralsund Hbf/Schwedt (Oder) – Angermünde – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg Hbf	60	60	120-Min-Takt Stralsund – Angermünde sowie Schwedt (Oder) – Angermünde; saisonale Ausflugszugpaare
RE4	Stendal Hbf – Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	60	60	120-Min-Takt Stendal Hbf – Rathenow
	Rathenow – Berlin Hbf (tief)	60	-	nur in erweiterter HVZ
RE5	Rostock Hbf/Stralsund Hbf – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde	60	60	nur Mo-Fr: Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde; 120-Min-Takt Rostock Hbf – Neustrelitz; zusätzliches Verdichterzugpaar Neubrandenburg/Neustrelitz – Berlin (Mo-Fr in HVZ); saisonale Ausflugszugpaare
RE6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (b Berlin) – Berlin-Spandau – Berlin Charlottenburg	60	60	
RE7	Dessau Hbf – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Lübbenau (Spreewald) – Senftenberg	60	60	Sa, So & Ft: 120-Min-Takt Dessau Hbf – Bad Belzig; saisonales Ausflugszugpaar
	Bad Belzig – Berlin-Wannsee	60	-	

Regionalexpress-Linien (RE)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RE8	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Dresdner Bahn – Wünsdorf-Waldstadt – Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz)	60	60	120-Min-Takt Wismar – Wittenberge sowie Finsterwalde (Niederlausitz) – Baruth (Mark) bzw. Elsterwerda – Baruth (Mark)
RE9	Berlin Südkreuz – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Eberswalde Hbf – Angermünde – Tantow – Szczecin Główny	120	120	
	Angermünde – Tantow – Szczecin Główny	120	120	
RE10	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	
RE11	Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf vereinigt mit RE10
RE13	Cottbus Hbf – Senftenberg – Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda	60	-	120-Min-Takt Senftenberg – Elsterwerda
RE14	Falkenberg (Elster) – Lutherstadt Wittenberg Hbf – Dessau Hbf – Magdeburg Hbf	Ez	-	Nur in HVZ
RE15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE18	Cottbus Hbf – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE20	Cottbus Hbf – Lübbenau (Spreewald) – Flughafen BER T1-2 – Berlin Hbf (tief)	60	60	
FEX	Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz – Flughafen BER T1-2	15	15	

Tabelle 29.1: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB10	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf-Waldstadt	60	60	Berlin Südkreuz – Wünsdorf-Waldstadt nur in erweiterter HVZ
RB12	Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Löwenberg (Mark) – Templin Stadt	60	60	
RB14	Nauen – Berlin Stadtbahn – Berlin Ostbahnhof	60	60	
RB17	Wismar – Ludwigslust – Wittenberge	Ez	Ez	
RB20	Oranienburg – Hennigsdorf (b Berlin) – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee	60	-	Golm – Potsdam Griebnitzsee vereinigt mit RB22
RB21	Berlin Gesundbrunnen – Berlin-Spandau – Golm – Potsdam Hbf	60	60	
RB22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER T1-2 – Potsdam Pirschheide – Golm – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee	60	60	Nur Mo-Fr: Golm – Potsdam-Griebnitzsee vereinigt mit RB20; Sa, So & Ft: nur bis Potsdam Hbf
RB23	Wustermark – Golm – Potsdam Griebnitzsee – Berlin Stadtbahn – Berlin Ostbahnhof	60	60	Bedienung des Abschnitts Potsdam Griebnitzsee – Berlin Ostbahnhof nur Mo-Fr
RB24	Eberswalde Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T1-2 – Wünsdorf-Waldstadt	60	60	
RB25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
	Berlin-Lichtenberg – Werneuchen	60	-	
RB26	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów)	60	60	Einzelfahrten bis Gorzów Wlkp.
	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark)	60	-	
RB27	Groß Schönebeck (Schorfheide) – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	
	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Sa & So: Verlängerung bis Schmachtenhagen
	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Ez	-	nur in HVZ

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB28	Basdorf – Berlin-Rosenthal – Berlin-Wilhelmsruh	60	60	
RB32	Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER T1-2 – Ludwigsfelde	60	60	
RB33	Potsdam Hbf – Potsdam Pirschheide – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	
RB34	Stendal Hbf – Rathenow	120	120	
RB35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow	60	60	
RB36	Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	
RB37	Beelitz Stadt – Berlin-Wannsee	60	120	
RB43	Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster)	120	120	
RB45	Elsterwerda – Riesa – Chemnitz Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in erweiterter HVZ
RB46	Cottbus Hbf – Forst (Lausitz)	60	60	
RB49	Cottbus Hbf – Ruhland – Elsterwerda-Biehla – Falkenberg (Elster)	120	120	
RB51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	60	
RB51 ST	Falkenberg (Elster) – Lutherstadt Wittenberg Hbf – Dessau Hbf	120	120	Netz MDSB
RB54	Rheinsberg (Mark) – Löwenberg (Mark)	120	120	
RB55	Hennigsdorf (b Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen – Neuruppin West	60	60	Zusätzliche Verdichterzüge Hennigsdorf (b Berlin) – Velten (Mark) in HVZ
RB60	Eberswalde Hbf – Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	60	
RB61	Schwedt (Oder) – Angermünde	120	120	

Regionalbahn-Linien (RB)				
Linie	**Laufweg**	**Takt Mo-Fr**	**Takt Sa, So**	**Bemerkungen**
RB62	Prenzlau – Angermünde	120	120	
RB63	Eberswalde Hbf – Joachimsthal	60	60	
RB65	Cottbus Hbf – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB66	Szczecin Główny – Tantow – Angermünde	120	120	
	Szczecin Główny – Tantow – Angermünde	120	-	Nur in HVZ
RB73	Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark	60	60*	*60-Min-Takt angestrebt
RB91	Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra	Fahrtenhäufigkeit in Abhängigkeit von der polnischen Bestellung		
RB92	Guben – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra	Fahrtenhäufigkeit in Abhängigkeit von der polnischen Bestellung		
RB93	Forst (Lausitz – Żagań (– Wrocław Główny)	Fahrtenhäufigkeit in Abhängigkeit von der polnischen Bestellung		
S1 ST	Wittenberge – Magdeburg Hbf – Schönebeck-Bad Salzelmen	60	120	Netz Mittelelbe
S4 SN	Wurzen – Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster)	120	120	Netz MDSB
S6 SN	Elsterwerda-Biehla – Prösen Ost – Großenhain Cottb Bf – Dresden Hbf	60	120	Elektronetz Oberelbe

Tabelle 29.2: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Die Karte 20 zeigt das geplante Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027, Karte 21 die geplanten Taktknoten im Fahrplanjahr 2027.

Veränderungen im Angebot der Berliner S-Bahn

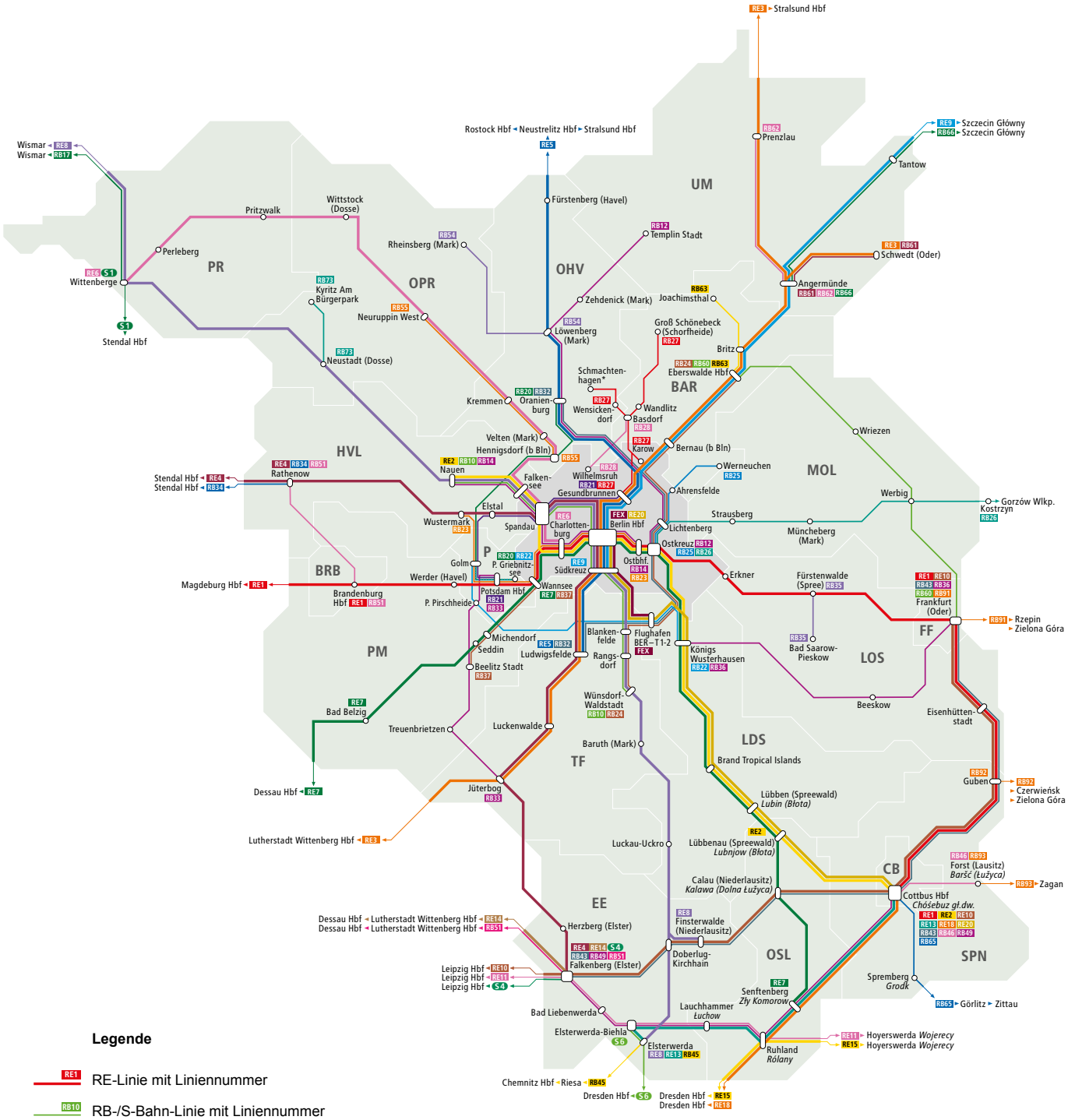
Im Jahresfahrplan 2027 wird grundsätzlich das Angebot der in Brandenburg verkehrenden Linien der Berliner S-Bahn aus den Vorjahren fortgeführt.

Geplant ist, Ende 2023 die Linie S26 an ihrem nördlichen Endpunkt Waidmannslust nach Frohnau zu verlängern und die zweite Zuggruppe der Linie S3, die mit der ersten Zuggruppe den von Erkner nach Berlin bestehenden 10-Min-Takt bildet, vom bisherigen Endpunkt Berlin Ostbahnhof auf die Berliner Stadtbahn zu verlängern.

ENT-
WURF

SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027

Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehrs im Jahr 2027



Legende

RE1 RE-Linie mit Liniennummer

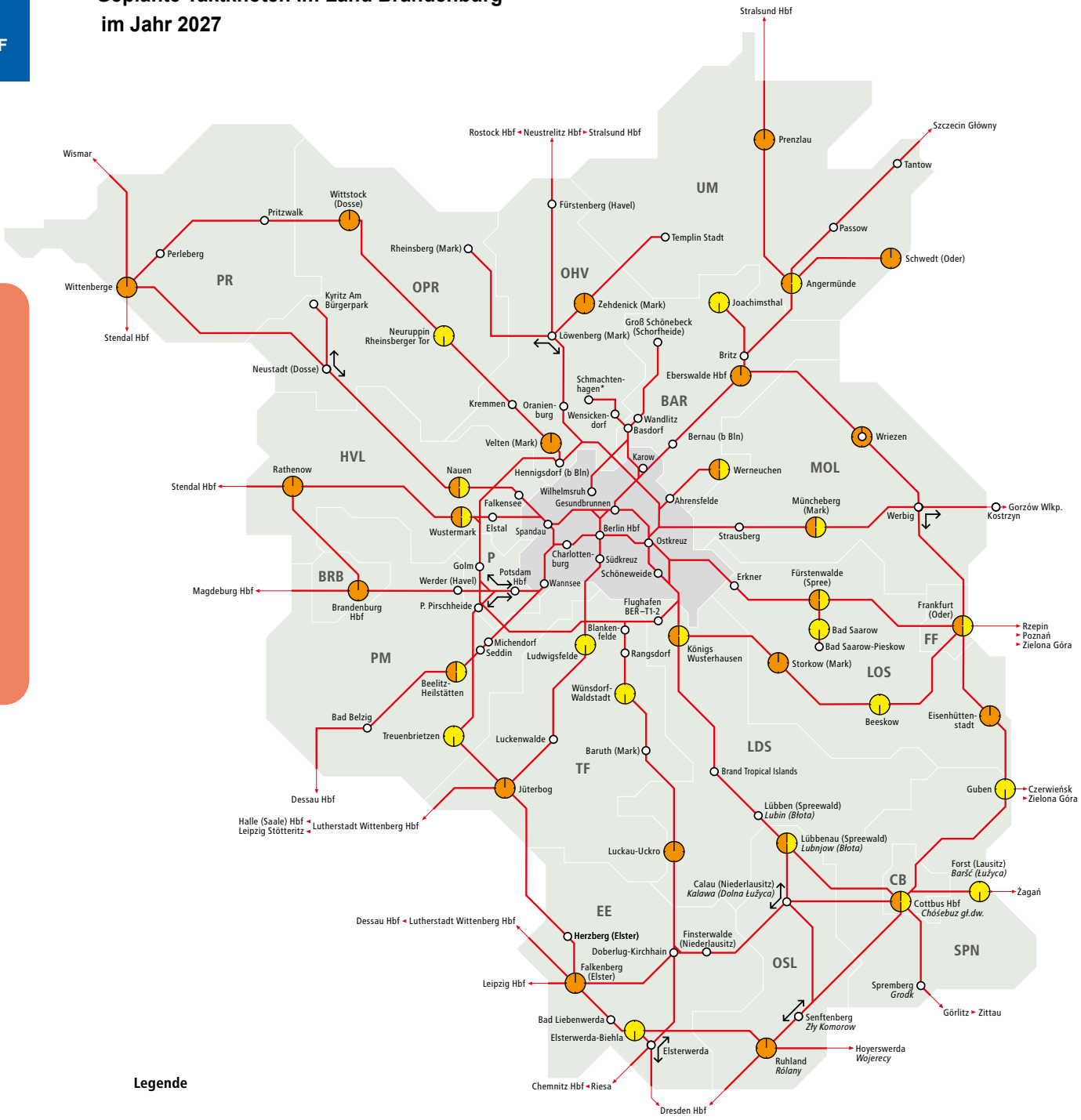
RB10 RB-/S-Bahn-Linie mit Liniennummer

☐ Zugangsstelle
(nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt)

* Zugangsstelle wird nur am Wochenende bedient

Karte 20: Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027
(Quelle: VBB GmbH)

Geplante Taktknoten im Land Brandenburg im Jahr 2027



Legende

- Anschlussknoten zur Minute 0
- Anschlussknoten zur Minute 30
- Anschlussknoten zur Minute 0 und 30
- Richtungsbezogener Anschluss
- ausgewählte Zugangsstellen

Karte 21: Geplante Taktknoten im Land Brandenburg im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)

Mit der Fertigstellung der Dresdner Bahn voraussichtlich Ende 2025 werden sich auch Linienanpassungen im S-Bahn-Verkehr ergeben. So ist geplant, die Linie S85 neu zum Flughafen BER zu führen. Damit kann der wichtige Umsteigepunkt Ostkreuz und der östliche Berliner S-Bahn-Ring umsteigefrei per S-Bahn vom Flughafen BER erreicht werden.

Voraussichtlich in 2026 werden durch die DB Netz AG die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, dass am Berliner Hauptbahnhof (tief) die üblichen 8-Wagen-Züge der S-Bahn halten können, in der Folge auch die Linie S46, wie bereits für 2022 vorgesehen, von ihrem aktuellen Linienendpunkt Berlin Westend dorthin verlängert werden kann. In Zusammenhang mit der Entwicklung der Infrastruktur im Bereich Hauptbahnhof (tief) – Gesundbrunnen sowie dem erforderlichen Ausbau der Bahnenergieversorgung kann es darüber hinaus zu Anpassungen in der Führung einzelner S-Bahn-Linien kommen.

Kapazitätsausweitungen erfolgen durch die Verstärkung von Halbzügen mit zwei zusätzlichen Wagen auf Dreiviertelzüge auf den Linien S8 (bereits ab Oktober 2022) und S26 (ab Ende 2023).

In Abbildung 17 ist das Zielnetz der Berliner S-Bahn im Horizont 2030 dargestellt.

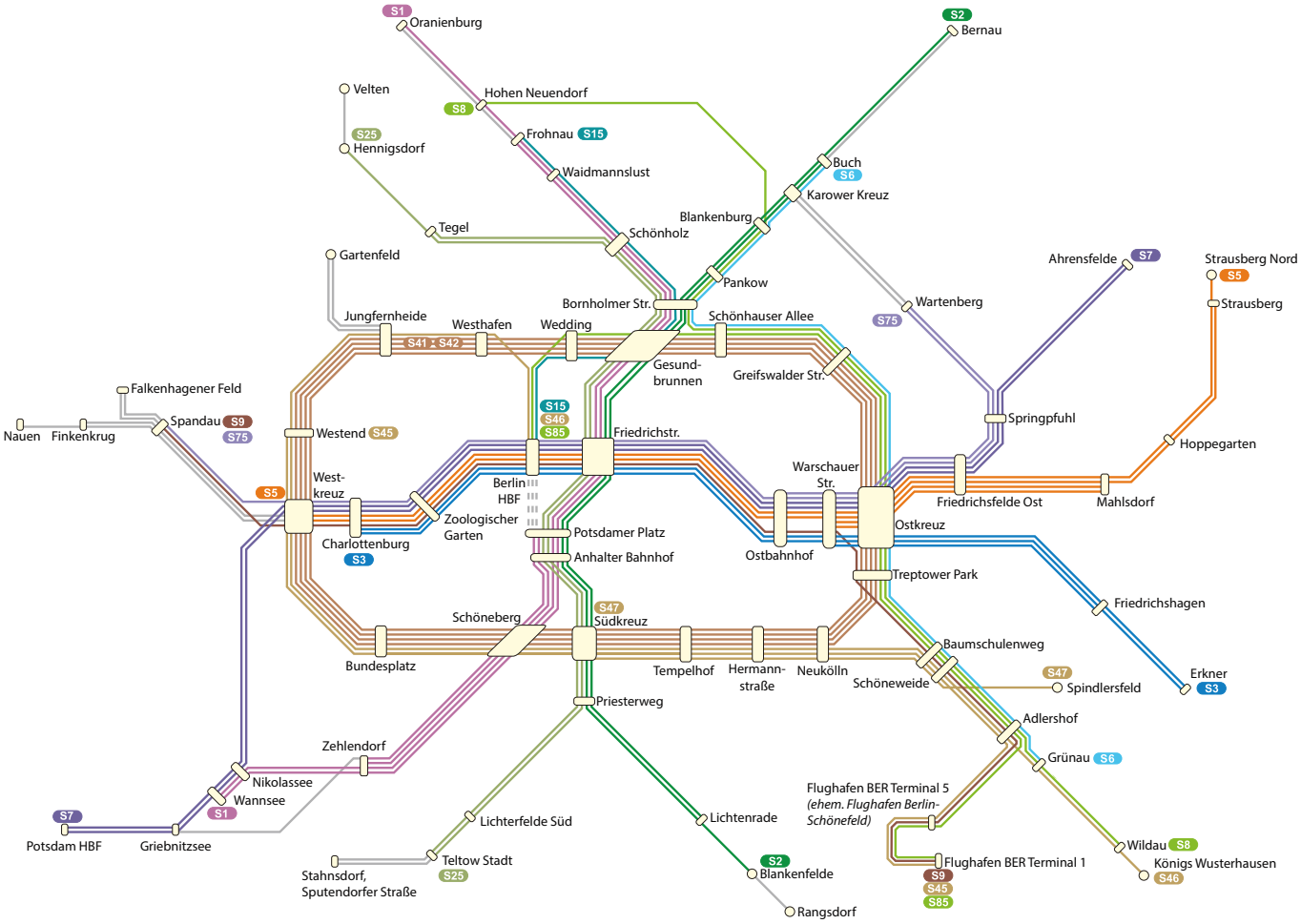


Abbildung 17: Zielnetz der Berliner S-Bahn im Horizont 2030 (Quelle: Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz)

Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+

Ziel des Landes Brandenburg ist auch über das Jahr 2027 hinaus eine Ausweitung des SPNV-Angebotes, um dem starken und dynamischen Bevölkerungswachstum sowie den strukturpolitischen Impulsen mit langfristig attraktiven Mobilitätsangeboten zu begegnen. Um die umfangreichen Ziele der Verkehrswende konkret zu untersetzen, wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verdichtung des SPNV-Angebotes auf den aktuell bedienten SPNV-Strecken konzipiert und anhand einer verkehrsmodellgestützten Nachfrageprognose auf ihre Wirkungen hin untersucht (vgl. Kapitel 4.1.1). Auf Grundlage dieser Erkenntnisse sowie im Abgleich mit den verkehrs- und strukturpolitischen Entwicklungszielen des Landes wurden die Maßnahmen in zwei Stufen klassifiziert (Priorität 1 und Priorität 2) und fanden Eingang in das neue Perspektivnetz des Brandenburger SPNV (siehe Karte 22). Auch die im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung fanden Eingang in das neue Perspektivnetz. Zu berücksichtigen ist, dass ein stabiler Betrieb des Systems stets Vorrang vor der Umsetzung der entwickelten Maßnahmen hat.

Hinweis: Die Maßnahmen in den nachfolgenden Tabellen sind gemäß Verortung der betreffenden Bahnstrecke mit Blick aus dem Berliner Zentrum im Uhrzeigersinn sortiert, stets beginnend im Norden an der Berliner Nordbahn. Aus der Position einer Maßnahme innerhalb der jeweiligen Liste ergibt sich somit keine Priorisierung. Nicht alle nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen müssen erst ab dem Jahr 2030 realisiert werden, eine vorzeitige Umsetzung ist – sofern die entsprechenden Rahmenbedingungen vorliegen – denkbar. Perspektivnetz: Geplante Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt i2030

Die Angebotsmaßnahmen in Zusammenhang mit dem Projekt i2030 sind – vorbehaltlich der Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen – in das Perspektivnetz eingeplant und sollen baldmöglichst, mit Verfügbarkeit der dafür notwendigen Infrastruktur sowie bei Vorhandensein entsprechender Haushaltsmittel, umgesetzt werden (vgl. Kapitel 4.2.4). Die Übersicht der geplanten Angebotsmaßnahmen beschreibt Tabelle 30.

Zur Umsetzung der Verkehrswende ist eine flächendeckende Angebotsausweitung notwendig (Quelle: VBB GmbH)

Korridor	Maßnahme
Nordbahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Berlin-Frohnau – Oranienburg
Heidekrautbahn	Verlängerung der RB28 (Stammstrecke) von Berlin-Wilhelmsruh bis Berlin Gesundbrunnen und Verdichtung auf 30-Min-Takt von Basdorf bis Klosterfelde/Wandlitzsee
Stettiner Bahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Berlin-Buch – Bernau (b Berlin)
Ostbahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Hoppegarten – Strausberg
Görlitzer Bahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Wildau – Königs Wusterhausen
Dresdner Bahn (S-Bahn)	Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde (Teltow-Fläming) nach Rangsdorf im 10-Min-Takt
Anhalter Bahn (S-Bahn)	Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße im 10-Min-Takt
Potsdamer Stammbahn	15-Min-Takt Potsdam Griebnitzsee/Potsdam Medienstadt Babelsberg – Potsdamer Stammbahn – Berlin Nord-Süd-Tunnel/ Berliner Innenring
Hamburger Bahn (S-Bahn)	Verlängerung der S-Bahn von Berlin-Spandau bis Finkenkrug im 10-Min-Takt
Kremmener Bahn	Verlängerung von RE6 und RB55 von Hennigsdorf (b Berlin) über Berlin-Tegel bis Berlin Gesundbrunnen
Kremmener Bahn (S-Bahn)	Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf (b Berlin) bis Velten (Mark) im 20-Min-Takt (optional: zusätzliche Station Hennigsdorf (b Berlin) Nord)

Tabelle 30: Geplante Angebotsmaßnahmen im Rahmen des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH)

Perspektivnetz: Geplante Maßnahmen mit hoher Priorität (Priorität 1)
Maßnahmen der Priorität 1 im Perspektivnetz beschreiben vordringlich umzusetzende Maßnahmen, die in künftigen Planungsprozessen zu berücksichtigen sind. Mitunter ist für die Umsetzung zunächst ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Darüber hinaus bedarf es der Bereitstellung zusätzlicher zukünftiger Haushaltsmittel mit langfristiger Sicherheit, um die Verkehrsbestellung zu finanzieren. Die Übersicht der geplanten Maßnahmen beschreibt Tabelle 31.

Korridor	Maßnahmen der Priorität 1
Nordbahn	60-Min-Takt für Stationen Löwenberg (Mark) und Dannenwalde (Gransee)
Stettiner Bahn	60-Min-Takt für Stationen Warnitz (Uckermark), Seehausen (Uckermark), Wilmersdorf (Uckermark)
Ostbahn	Zusätzlicher RE im 120-Min-Takt zwischen Müncheberg (Mark) und Kostrzyn (PL) in Verlängerung der ab 12/2024 vorgesehenen Verdichterzüge
Ostbahn	Beschleunigung der Linienführung durch Infrastrukturausbau
Ost-West	15-Min-Takt Berlin – Fangschleuse – Fürstenwalde (Spree)
Ost-West	30-Min-Takt Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow
Cottbus – Forst	Umsteigefreie Verbindung Forst (Lausitz) – Berlin nach Elektrifizierung
Cottbus – Leipzig	Herstellung von Fernverkehrsanschlüssen in Leipzig Hbf durch Beschleunigung des RE Cottbus Hbf – Leipzig Hbf
Görlitzer Bahn	Zusätzliche Linie zwischen Königs Wusterhausen und Groß Köris; dadurch 30-Min-Takt in diesem Abschnitt
Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)	30-Min-Takt Königs Wusterhausen – Storkow (Mark)
Dresdner Bahn	60-Min-Takt für Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf in HVZ
Hamburger Bahn	30-Min-Takt Nauen – Neustadt (Dosse) und umsteigefreie Verbindung Kyritz Am Bürgerpark – Berlin nach Elektrifizierung
Hamburger Bahn	60-Min-Takt Wittenberge – Karstädt (– Wismar)
Berliner Außenring	30-Min-Takt in der Relation Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER

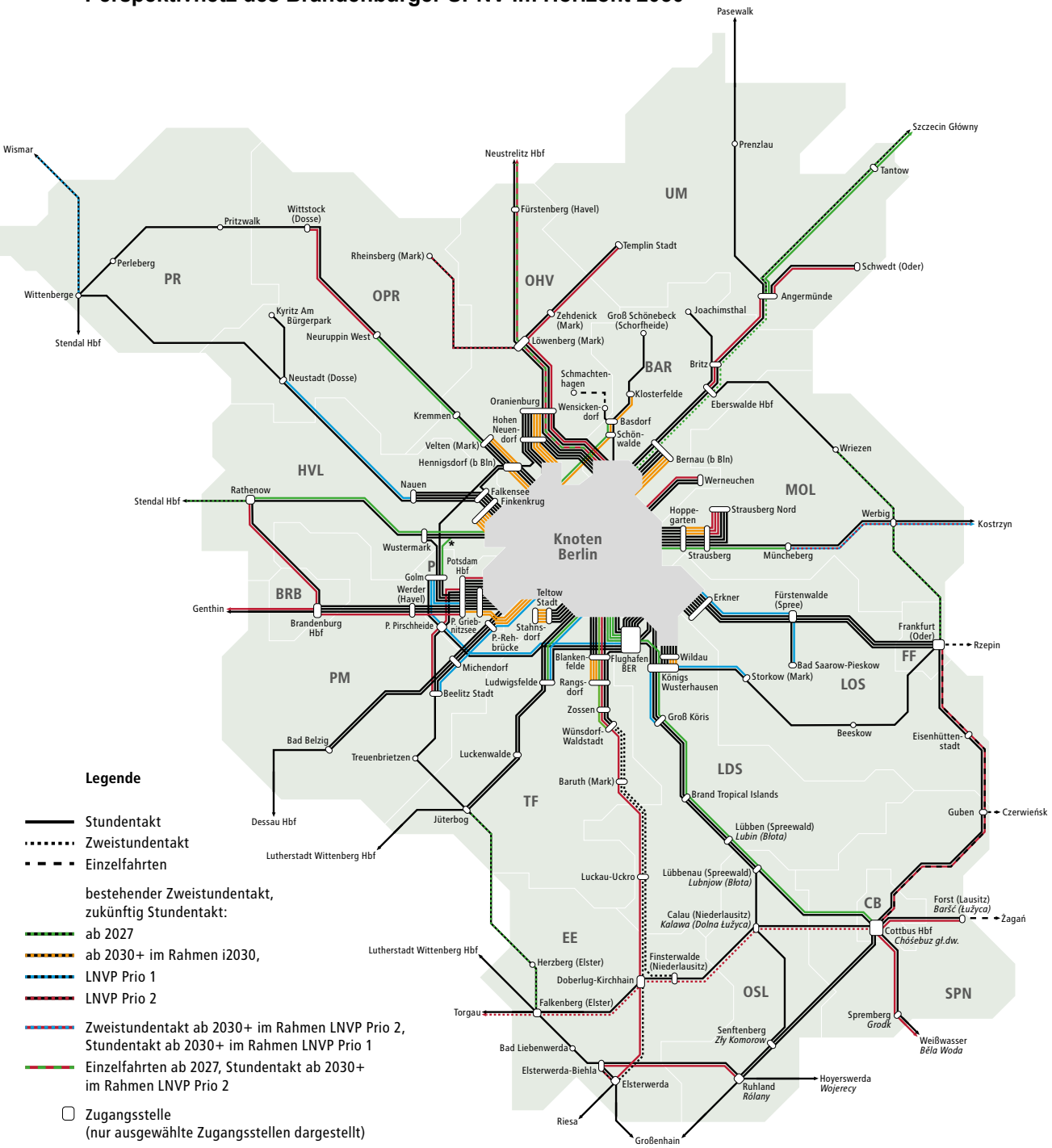
Tabelle 31: Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 1 (Quelle: VBB GmbH)

Perspektivnetz: Geplante Maßnahmen mit nachgeordneter Priorität (Priorität 2)
Maßnahmen der Priorität 2 sind aufgrund ihrer geringen Nachfragewirkung und den verhältnismäßig hohen Umsetzungskosten für eine nachrangige Umsetzung vorgesehen. Mitunter ist für die Umsetzung zunächst ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Eine Übersicht der Maßnahmen beschreibt Tabelle 32.

Korridor	Maßnahmen der Priorität 2
Wriezener Bahn	20-Min-Takt Berlin Ostkreuz – Werneuchen
Nordbahn	30-Min-Takt Berlin Gesundbrunnen – Fürstenberg (Havel) (– Neustrelitz)
Nordbahn	30-Min-Takt Oranienburg – Templin Stadt in HVZ
Nordbahn	60-Min-Takt Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)
Nordbahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Birkenwerder (b Berlin) – Mühlenbeck-Mönchmühle – Berlin-Blankenburg
Stettiner Bahn	30-Min-Takt Angermünde – Schwedt (Oder)
Stettiner Bahn	30-Min-Takt Angermünde – Szczecin Główny in NVZ
Ostbahn	Zusätzlicher RE im 60-Min-Takt zwischen Müncheberg (Mark) und Kostrzyn (PL) in Verlängerung der ab 12/2024 vorgesehenen Verdichterzüge (nur in Verbindung mit Verlängerung bis Gorzow Wkpl.)
Ostbahn (S-Bahn)	10-Min-Takt Strausberg – Strausberg Nord
Ost-West	30-Min-Takt Brandenburg Hbf – Wusterwitz (– Magdeburg Hbf) in HVZ
Ost-West	30-Min-Takt für Stationen Götz, Groß Kreutz, Potsdam Charlottenhof, Potsdam Park Sanssouci
Ost-West	15-Min-Takt in HVZ Berlin – Brandenburg Hbf, 20-Min-Takt in NVZ
Ost-West	30-Min-Takt Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf
Cottbus – Forst (Lausitz)	30-Min-Takt Cottbus Hbf – Forst (Lausitz)
Cottbus – Leipzig	Zusätzlicher RE im 120-Min-Takt Cottbus Hbf – Falkenberg (Elster) (– Leipzig Hbf)
Cottbus – Görlitz	Zusätzlicher RE im 60-Min-Takt Cottbus Hbf – Spremberg (– Görlitz)
Südbrandenburg	60-Min-Takt Cottbus – Senftenberg – Ortrand/Elsterwerda (– Dresden Hbf)
Dresdner Bahn	60-Min-Takt für Stationen Klasdorf-Glashütte, Drahnsdorf und Walddrehna in HVZ
Anhalter Bahn	15-Min-Takt Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde
Potsdam – Jüterbog	30-Min-Takt Potsdam Hbf – Beelitz Stadt
Wetzlarer Bahn	60-Min-Takt Bad Belzig – Wiesenburg (Mark) (– Dessau Hbf) auch am Wochenende
Brandenburg a.d.H. – Rathenow	30-Min-Takt Rathenow – Brandenburg Hbf in HVZ
Lehrter Bahn	30-Min-Takt Rathenow – Berlin auch in NVZ
Kremmener Bahn	30-Min-Takt Neuruppin West – Wittstock (Dosse)

Tabelle 32: Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 2 (Quelle: VBB GmbH)

Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+



Legende

- Stundentakt
- Zweistundentakt
- Einzelfahrten

bestehender Zweistundentakt, zukünftig Stundentakt:

- ab 2027
- ab 2030+ im Rahmen i2030,
- LNVP Prio 1
- LNVP Prio 2

- Zweistundentakt ab 2030+ im Rahmen LNVP Prio 2, Stundentakt ab 2030+ im Rahmen LNVP Prio 1
- Einzelfahrten ab 2027, Stundentakt ab 2030+ im Rahmen LNVP Prio 2

- Zugangsstelle (nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt)

- Bestehendes Netz im Jahr 2023
- Neuer Verkehr bis 2027

Neuer Verkehr im Horizont 2030+:

- ... im Rahmen des Projektes i2030
- ... im Rahmen des LNVP mit hoher Priorität (Prio 1)
- ... im Rahmen des LNVP mit nachgeordneter Priorität (Prio 2)

* ab 2027 stdl. Bedienung Wustermark aus Potsdam sowie Direktverbindung

Karte 22: Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ (Quelle: VBB GmbH)

4.2 SPNV-Infrastruktur

4.2.1 Infrastrukturentwicklung

Für die geplante Ausweitung des SPNV-Angebotes im Laufe der nächsten Jahre, den prognostizierten Fahrgastzuwachs und das Ziel der flächendeckenden Barrierefreiheit muss die Infrastruktur stellenweise ausgebaut und modernisiert werden. Die Finanzierung von Infrastrukturausbauten erfolgt entweder aus Mitteln des Bundes, des Landes Brandenburg oder anteilig aus beiden Quellen.

Maßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans sollen aktuell laufende Maßnahmen weitergeführt werden sowie die in Tabelle 33 genannten, neuen Vorhaben begonnen werden.

Im Rahmen des Deutschlandtaktes (vgl. hierzu auch Kapitel 3.2 und 2.5) wurden die in Tabelle 34 genannten Infrastrukturmaßnahmen im Land Brandenburg fahrplanseitig abgeleitet, volkswirtschaftlich positiv bewertet und in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (siehe Karte 23)[45].

Ausbaustrecke	Maßnahmen	Status (09/2021)
Berlin – Angermünde – Stralsund	• Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h	kein Umsetzungsdatum bekannt
Berlin – Elsterwerda – Dresden („Dresdner Bahn“)	• Modernisierung des Abschnittes Blankenfelde (Teltow-Fläming) – Wünsdorf-Waldstadt inkl. der Stationen • Modernisierung der Station Doberlug-Kirchhain • Modernisierung des Abschnittes Elsterwerda – Großenhain Berliner Bf	Fertigstellung vrsl. 2026-2028
Berlin – Hannover* („Lehrter Stammstrecke“)	• Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h • Zweigleisiger Ausbau • Elektrifizierung	Baubeginn ab 2024, Fertigstellung vrsl. 2036

Tabelle 33: Zukünftige Infrastrukturmaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

* *zur Ausbaustrecke Berlin – Hannover: Das Land Brandenburg fordert dabei einen durchgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke, um die Verkehre möglichst restriktionsfrei abbilden zu können. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu allerdings noch nicht abschließend geäußert.*

45 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Infrastrukturliste Bewertung Maßnahmen des Planfall „Deutschlandtakt“ […], S.13ff (Link: https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7DCXM4rOA6vEJzh8jw1DxN/b77a3644e-65d28962890a53cb647b08e/Entwurf_Infrastrukturliste_Deutschlandtakt.pdf)

Relation	Maßnahmen
Berlin – Rathenow – Wolfsburg	• Geschwindigkeitserhöhung auf abschnittsweise 280 – 300 km/h • Bahnhof Wustermark: Zusätzliche Weichenverbindungen • Bahnhof Rathenow: Zusätzliches Überholgleis
Berlin – Hamburg	• Berlin-Spandau – Nauen: Viergleisiger Ausbau der Regional- und Fernbahngleise (vgl. Kapitel 4.2.4) • Neustadt (Dosse) – Nauen: Dreigleisiger Ausbau • Bahnhof Wittenberge: Weitere Bahnsteigkante, zusätzliche Weichenverbindungen, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Berlin – Jüterbog – Halle (Saale)	• Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde: Viergleisiger Ausbau • Bahnhof Jüterbog: Zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 5
Jüterbog – Falkenberg (Elster)	• Linda (Elster) – Holzdorf (Elster): Neuer Begegungsabschnitt
Berlin (– Flughafen BER T1-2) – Dresden	• Abzweig Selchow: Überwerfung zur niveaufreien Fahrmöglichkeit vom Flughafen BER Terminal 1-2 auf den Berliner Außenring

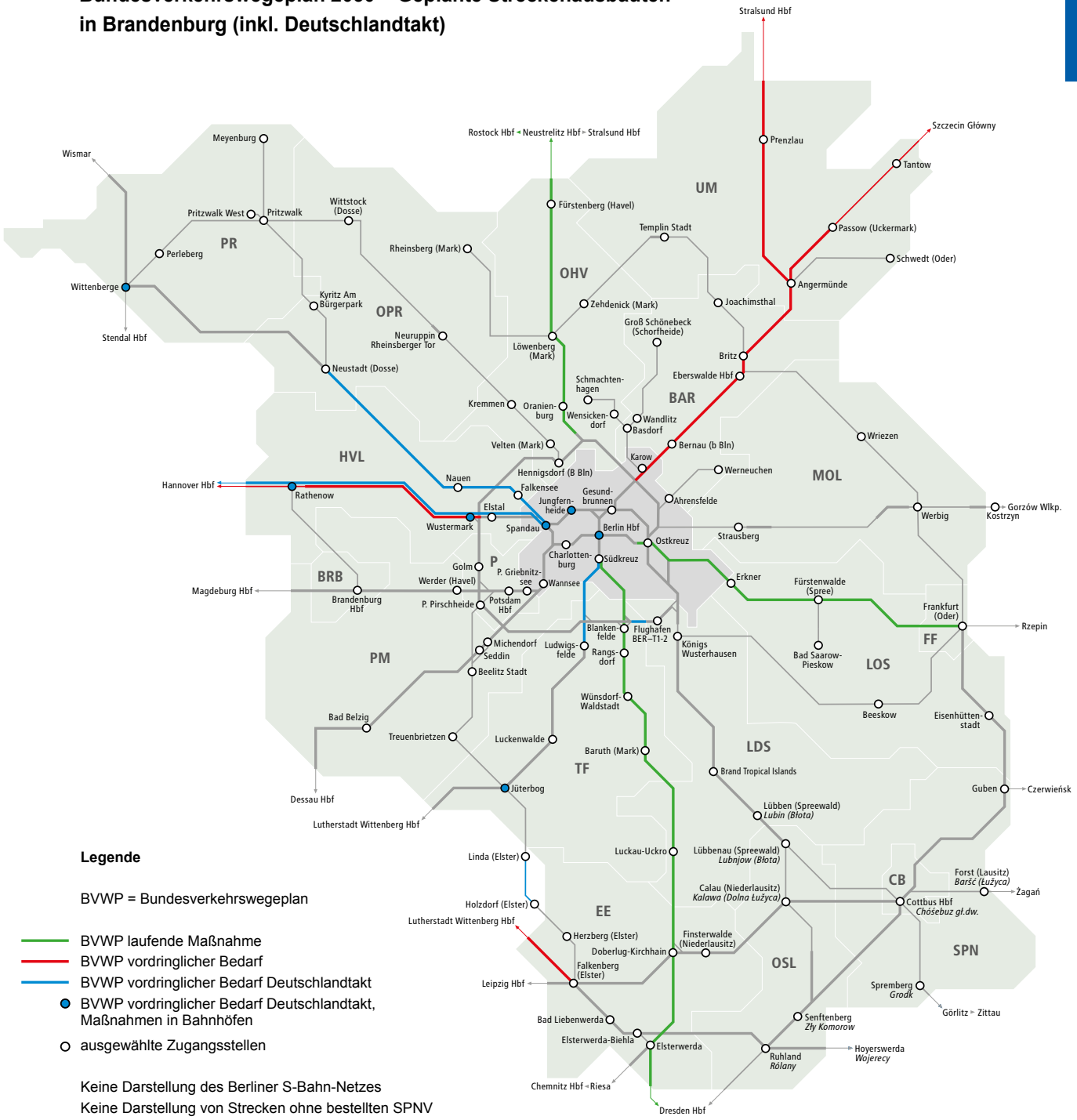
Tabelle 34: Ausbaumaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen des Deutschlandtaktes (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Die Maßnahmen berücksichtigen die im Rahmen der gutachterlichen Zielfahrpläne ermittelten infrastrukturellen Bedarfe vor allem für den Fern- und Güterverkehr. Maßnahmen, die nur für den SPNV relevant sind, werden nicht genannt. Somit ist eine Finanzierung der aufgelisteten Maßnahmen aus Bundesmitteln zu erwarten.

Bauarbeiten an der Eisenbahn-Infrastruktur sind unerlässlich für einen zuverlässigen SPNV (Quelle: Deutsche Bahn AG/Markus Kehnen)

ENT-
WURF

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Geplante Streckenausbauten in Brandenburg (inkl. Deutschlandtakt)



Legende

BVWP = Bundesverkehrswegeplan

- BVWP laufende Maßnahme
- BVWP vordringlicher Bedarf
- BVWP vordringlicher Bedarf Deutschlandtakt
- BVWP vordringlicher Bedarf Deutschlandtakt, Maßnahmen in Bahnhöfen
- ausgewählte Zugangsstellen

Keine Darstellung des Berliner S-Bahn-Netzes
Keine Darstellung von Strecken ohne bestellten SPNV

Zur Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt sind weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, welche aus Sicht des Bundes aber nicht Teil des BVWP sind. Dies betrifft beispielsweise Maßnahmen im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (z. B. Heidekrautbahn Stammstrecke), im Strukturstärkungsgesetz (z. B. Ausbau Lübbenau – Cottbus) oder im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB (z. B. die zweite Bahnsteigkante in Müncheberg/Mark).

Karte 23: Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und Deutschlandtaktes in den Ländern Berlin und Brandenburg (Datenquelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr; siehe auch Fußnote 44; Grafik: VBB GmbH)

Maßnahmen im Rahmen des BahnhofskonzeptPlus

Der Bund hat ein **BahnhofskonzeptPlus**[46], welches fünf Säulen mit verschiedenen Programmen umfasst, aufgelegt. Die Säulen 1 bis 3 betreffen das sogenannte **1.000-Bahnhöfe-Programm.**

- **Säule 1** *Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB1)*: Bauliche Umsetzung des bis zum Jahr 2018 im Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) angelegten „Planungsvorrats Barrierefreiheit“
- **Säule 2 (FABB2):** Beschleunigung der Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Stationen mit 1.000 – 4.000 Reisenden pro Tag. 50-prozentige Mitfinanzierung durch das Land
- **Säule 3**: Attraktivitätssteigerung auf Bahnhöfen mit instandhaltungsbedürftigen Empfangsgebäuden und bis zu 50.000 Reisende pro Tag (vgl. Kapitel 3.4.3)
- **Säule 4:** Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe zur Aufenthaltsqualitäts-Verbesserung in den Jahren 2020-2021. Umsetzung von Maßnahmen zur Unterstützung des lokalen Handwerks
- **Säule 5**: **LuFV III** mit sogenanntem **38er-Programm**. Aufhöhung von niedrigen Bahnsteigen auf Zielhöhe von 0,76 m ü.SO gemäß Bahnsteighöhenkonzept bis voraussichtlich Ende 2026

46 Link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/bahnhofskonzeptplus.html

Säule 1 (FABB1)

Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) wurden für zehn Stationen Planungen zur barrierefreien Gestaltung durchgeführt. Das Programm ZIP-Planungsvorrat wurde in das Programm FABB1 überführt, der Bund übernimmt hierfür einen Großteil der Kosten. Das Land übernimmt im Rahmen dieses Programms ausnahmsweise nicht zuwendungsfähige Baukosten und Planungskosten über 24 Prozent, welche mittels Abs. 3 § 37 EregG (Eisenbahnregulierungsgesetz) in die Stationspreise eingepreist werden. Tabelle 35 zeigt eine Übersicht der Stationen, die in diesem Programm enthalten sind.

Maßnahme	Station	Voraussichtliche Fertigstellung
Modernisierung und barrierefreie Erschließung	Baitz	2025
	Calau (Niederlausitz)	2024
	Drebkau	2024
	Hegermühle	2023
	Jänschwalde	2023
	Jänschwalde Ost	2023
	Potsdam Medienstadt Babelsberg	2025
	Seddin	2025
	Wiesenau	2023

Tabelle 35: Geplante Infrastrukturmaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen der Säule 1 (FABB1) (Quelle: DB Station & Service, VBB GmbH)

Säule 2 (FABB 2)

Im Rahmen des FABB2 sind im Land Brandenburg keine Maßnahmen vorgesehen.

Säule 5 (38er-Programm)

Im Rahmen des 38er-Programms wird die Grunderneuerung von 37 Stationen mit Bahnsteighöhen von aktuell bis maximal 0,38 m ü.SO bis 2026 durch die DB Station&Service AG geplant. Folgende Stationen sollen voraussichtlich mit einer Bahnsteighöhe von 0,76 m ü.SO ausgestattet werden (Stand: Februar 2022), wobei die Finanzierung zu 100 Prozent aus Bundesmitteln erfolgt:

- Altdöbern
- Alt Hüttendorf
- Altranft
- Bad Wilsnack
- Buckow (b Beeskow)
- Caputh-Geltow
- Caputh Schwielowsee
- Chorin
- Falkenberg (Mark)
- Glöwen
- Golzow (b Eberswalde)
- Großräschen
- Großwudicke
- Grunow (Niederlausitz)
- Helenesee
- Herzberg (Mark)
- Hubertushöhe
- Joachimsthal
- Joachimsthal Kaiserbahnhof
- Kablow
- Kummersdorf (b Storkow)
- Letschin
- Luckaitztal
- Ludwigsfelde
- Marquart
- Neutrebbin
- Niederlehme
- Oegeln
- Oehna
- Trebbin
- Schneeberg (Mark)
- Vogelsang (Kr Gransee)
- Woltersdorf (Nuthe-Urstromtal)

Maßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes (StStG)

Nach der Entscheidung über den Ausstieg Deutschlands aus der Kohleenergie wurden für das Lausitzer Braunkohlerevier zahlreiche Maßnahmen zur Strukturstärkung beschlossen (vgl. Kapitel 4.10). Bestandteil dieses Gesetzes ist das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG), welches den Ausbaubedarf für zahlreiche Infrastrukturprojekte auf der Schiene und Straße festgestellt hat. Das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) hat für die in Tabelle 36 dargestellten Schienenprojekte die Umsetzung und damit die Bereitstellung der finanziellen Mittel bewilligt. Die Maßnahmen müssen spätestens 2038 abgeschlossen sein.

Infrastrukturausbau für ein gutes SPNV-Angebot
(Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang)

Strecke/Station	Maßnahme(n)
Bahnhof Falkenberg (Elster)	Optimierung des Betriebsablaufes
Bahnhof Königs Wusterhausen	Zweigleisiger Ausbau im Bereich des Nordkopfes und Errichtung eines 740m-Überholgleises für Güterzüge
Bahnhof Lübbenau (Spreewald)	Elektrifizierung von Nebengleisen und Spurplananpassung
Bahnhof Ruhland	Ausbau und Elektrifizierung der Güterverkehrsanbindung, Anbindung Schwarzheide, Neubau Verbindungskurve
Berlin-Grünau – Königs Wusterhausen	Entflechtung Fern- und S-Bahn im Knoten Königs Wusterhausen
Cottbus Hbf – Falkenberg (Elster) – Leipzig	Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Cottbus Hbf – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL	Elektrifizierung
Cottbus Hbf – Guben – Zielona Góra	Elektrifizierung
Cottbus Hbf – Lübbenau (Spreewald)	Zweigleisiger Ausbau, Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Cottbus Hbf – Weißwasser – Görlitz	Zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Geschwindigkeitserhöhung auf 160-200 km/h
Graustein – Spreewitz	Elektrifizierung und Reaktivierung von Verbindungskurven, Schaffung von 740m-Gleisen in Spreewitz

Tabelle 36: Maßnahmen im Rahmen des StStG im Land Brandenburg (Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH)

Maßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7

Die Umsetzung von SPNV-relevanten Maßnahmen aus der LuFV Anlage 8.7 (Erläuterung siehe Kapitel 3.2.4 und 4.5.3) soll auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Konkret sollen die in Tabelle 37 aufgelisteten Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)

Mit der Novelle des GVFG im Jahr 2020 sollen dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau des Nahverkehrs ermöglicht werden.

Wesentlich ist insbesondere, dass GVFG-Mittel nicht mehr ausschließlich für den nach wie vor vorrangigen Neu- und Ausbau verwendet werden dürfen. Der Fördersatz des Bundes von grundsätzlich 60 Prozent wurde zum Teil angehoben und beträgt nun:

- **Bis zu 90 Prozent** bei Elektrifizierungen, Streckenreaktivierungen oder Bau von Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe
- **Bis zu 75 Prozent** bei Neu- und Ausbauten von Anlagen von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen); Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung (auch für bundeseigene Eisenbahnen)
- **Bis zu 60 Prozent** bei Bau/Ausbau von SPNV-Stationen

Strecke/Station	Maßnahmen
Bahnhof Beutersitz	Modernisierung der Bahnsteige
Bahnhof Blumberg (b Berlin)	Umbau Gleisfeld, Neubau Bahnsteig, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik
Bahnhof Eberswalde Hbf	Elektrifizierung der Gleise 114-116, Anpassung Durchrutschwege Bahnsteige 1 und 3
Bahnhof Falkenberg (Elster)	Grunderneuerung unterer Bahnhof
Bahnhof Flughafen BER T1-2	Errichtung von Zwischensignalen an den Gleisen 1 und 4
Bahnhof Frankfurt (Oder)	Kapazitätserhöhung: Elektrifizierung Gl. 200 und 201, Neubau von 3 Gleisen mit je 350 m Länge, WC Ver- u. Entsorgungsanlage, Gleisfeldbeleuchtung für die Gleise 45, 46, 200, 201, 451, 452
Bahnhof Königs Wusterhausen	Spurplanerweiterung, Kehrgleis, Erweiterung ESTW, geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, EÜ Storkower Straße
Bahnhof Müncheberg (Mark)	Erweiterung für 30min-Takt; Ertüchtigung Bahnsteig, LST-Anpassungen
Bahnhof Nauen	Kehrgleis
Bahnhof Potsdam Pirschheide	Modernisierung unterer Bahnhofsteil
Bahnhof Pritzwalk	Neubau Reisendensicherungsanlage, Optimierung Betriebsablauf, geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
Bahnhof Seelow (Mark)	Neubau Bahnsteig
Bahnhof Priort	Erneuerung der Bahnsteige inkl. Wetterschutz, Zuwegung und Ausstattung
Beeskow – Frankfurt (Oder)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen (120 km/h)
Berlin-Blankenburg – Hohen Neuendorf (S-Bahn)	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik
Eberswalde – Frankfurt (Oder)	Durchlässe und EÜ Falkenberg (Mark), geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
Großenhain Cottb Bf – Ruhland	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, EÜ Mühlgraben Wendisch Rietz und Durchlässe
Velten (Mark) – Neuruppin	Ausbau für Taktverdichtung
Wiesenburg (Mark) – Roßlau	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik
Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West	Neubau 3 Durchlässe (km 15,4 + 29,0 + 47,8), Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Tabelle 37: Geplante Infrastrukturmaßnahmen aus der LuFV Anlage 8.7 (Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH)

- **Bis zu 50 Prozent** bei Grunderneuerung bestehender Anlagen von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen)

Die zuwendungsfähigen Kosten betragen in der Regel mind. 30 Mio. Euro, für Grunderneuerungsvorhaben mind. 10 Mio. Euro. Mit Ausnahme von Sanierungsmaßnahmen ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im Rahmen der standardisierten Bewertung nachzuweisen.

Damit stellt das neue GVFG ein wichtiges Finanzierungsinstrument für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV im Land Brandenburg dar. Dieses soll u. a. für die Maßnahmen im Rahmen des Projektes i2030 oder zur Sanierung und Ausbau von Straßenbahnstrecken genutzt werden. Das Land Brandenburg wird im Rahmen der haushaltspolitischen Möglichkeiten die GVFG-Maßnahmen kofinanzieren. Alle Aufgabenträger sind aufgefordert, die neuen Finanzierungsmöglichkeiten des GVFG für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in ihrem Verantwortungsbereich zu nutzen.

Maßnahmen aus Landesmitteln

Aus Landesmitteln werden voraussichtlich folgende Maßnahmen mindestens anteilig finanziert werden:

- Neubau der Station Eberswalde-Nord (als Haltepunkt), Fertigstellung voraussichtlich 2026
- Maßnahmen an SPNV-Stationen im Zuge der Rahmenvereinbarung mit Landesanteilen (Auswahl der wichtigsten Maßnahmen):
  - Bahnhof Potsdam Pirschheide: Reaktivierung mit barrierefreier Erschließung der oberen Bahnsteige, Fertigstellung vrsl. Dezember 2023
  - Bahnhof Blankenfelde (Teltow-Fläming): Stationsneubau mit Kombibahnsteig S-Bahn-Regionalverkehr, Fertigstellung voraussichtlich 2023
  - Bahnhof Falkenberg (Elster): Modernisierung, barrierefreie Erschließung und denkmalgerechter Neubau der Bahnsteigdächer, Fertigstellung voraussichtlich 2024
  - Bahnhof Zossen: Modernisierung, barrierefreie Erschließung und Ergänzung dritte Bahnsteigkante, Fertigstellung voraussichtlich 2025
  - Bahnhof Fürstenberg (Havel): Modernisierung und barrierefreie Erschließung, Fertigstellung voraussichtlich 2028
  - Bahnhof Hennigsdorf (b Berlin): Bahnsteigverlängerung für S-Bahn-Vollzüge, Fertigstellung bis 2028

Weitere Vorhaben

Das Land Brandenburg hat sich gemeinsam mit dem Land Berlin und den EIU der Deutsche Bahn AG darauf geeinigt, die Bahnstrecke Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (sogenannte „Ostbahn“) durchgängig zu elektrifizieren, zweigleisig und auf 160 km/h auszubauen. Um eine weitere Verzögerungen hinsichtlich des dahingehenden Ausbaus zu vermeiden und dem Bund einen Planungsvorlauf zu verschaffen, soll nun ein stufenweiser Ausbau bis hin zum Gesamtausbau von einem externen Gutachter untersucht werden. Diese Studie wurde im Frühjahr 2022 von der VBB GmbH beauftragt, Ergebnisse sollen voraussichtlich Anfang 2023 vorliegen. Die Aufnahme des Vollausbaus in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan und in das TEN-T der EU bleibt nach wie vor Ziel des Landes.

4.2.2 Bedarfsorientierter Neubau von SPNV-Stationen

Verändern sich die siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen, können sich Perspektiven für neue SPNV-Stationsstandorte entwickeln. Derartige Vorhaben werden in der Regel von kommunaler Seite initiiert, indem die Kommune ein entsprechendes Projektdossierverfahren in Abstimmung und unter Beteiligung des Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie der VBB GmbH durchführt und den Bedarf für einen neuen Stationsstandort nachweist. Der Neubau kann nach verkehrlicher Bestätigung, also soweit keine betrieblichen Aspekte dem entgegenstehen, mit der Richtlinie ÖPNV-Invest im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gefördert werden. Die Bedienung der Station kann im bestehenden Verkehrsvertrag oder im Zuge der Neuausschreibung des betroffenen Vergabenetzes berücksichtigt werden.

Im April 2022 liegt dem Ministerium ein positiv abgeschlossenes Projektdossierverfahren für folgende Station vor:

- Blankenfelde-Mahlow Glasower Damm (neue Station am Kreuz Dresdner Bahn / Berliner Außenring)

4.2.3 Baubetriebsmanagement der Infrastrukturbetreiber

Um die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und auszubauen, ist in den folgenden Jahren eine rege Bautätigkeit im Schienennetz zu erwarten. Trotz der häufig praktizierten Bündelung von Maßnahmen im Rahmen der Bautechnologie, ziehen baubedingte Einschränkungen meist erhebliche Auswirkungen für die Fahrgäste des Regional- und S-Bahn-Verkehres im Land Brandenburg nach sich.

Verantwortlichkeiten und Abstimmungen

Verantwortlich für die Planung und Kommunikation der einzelnen Baumaßnahmen ist der Infrastrukturbetreiber, welcher die EVU (u. a. DB Regio, ODEG, NEB, Hanseatische Eisenbahn) über Art und Auswirkung der baubedingten Einschränkungen informiert. Die betroffenen EVU sind entsprechend der verkehrsvertraglichen Regelungen für die Planung eines möglichen Schienenersatzverkehrs (SEV) oder anderer Maßnahmen verantwortlich, eine enge Abstimmung findet bei größeren Einschränkungen mit der VBB GmbH beziehungsweise mit dem Land Brandenburg statt.

Bei der Planung ist sicherzustellen, dass der angebotene Ersatzverkehr nicht selbst von Baumaßnahmen im Straßennetz betroffen ist. Diesbezüglich sind enge Abstimmungen zwischen den Straßenbaulastträgern und Planungsebenen des ÖPNV sicherzustellen. Zudem wird ein regelmäßiger Austausch mit

Bei Ersatzverkehren ist eine vorausschauende Planung und umfangreiche Fahrgastinformation notwendig, wie hier in Lübbenau (Spreewald) (Quelle: VBB GmbH)

den kommunalen Verkehrsunternehmen sowohl durch die EVU und ihre Beauftragten, als auch durch die VBB GmbH geführt.

Fahrplanänderungen in den elektronischen Fahrplanauskünften

Ziel der Ersatzverkehrsplanung ist, dass parallel stattfindende Baustellen frühzeitig erkannt werden und – sofern möglich – gemeinsame Konzepte entwickelt werden. Ziel muss sein, dass auch bei Fahrplanabweichungen in den elektronischen Auskünften stets eine durchgängige Reisekette abgebildet werden kann.

Alle vom Regelfahrplan abweichenden Fahrten sollen mit einer dem zeitlichen und räumlichen Umfang der baubedingten Einschränkung angemessenen Vorlaufzeit in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme übernommen werden. Nur so ist gewährleistet, dass Zugänglichkeit und Verbindlichkeit des SPNV-Angebotes in der Region auch im Störungs- oder Baufall gewahrt bleiben. Neben den Webseiten der Verkehrsunternehmen wird auf der Webseite des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg über wichtige Baumaßnahmen informiert. Weiterhin stimmt die VBB GmbH Presseinformationen zu Baustellen mit den Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen ab.

4.2.4 Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept

Im Jahr 2007 wurde zwischen dem Land Brandenburg und der DB Station&Service AG ein gemeinsames Bahnsteighöhen- und -längenkonzept vereinbart, welches streckenweise die Zielstellungen beider Vertragspartner abbildet. Eine Fortschreibung streben beide Vertragspartner an. Mit diesem sollen die streckenweise uneinheitlichen Bahnsteighöhen und -längen den künftigen Anforderungen angepasst werden. Karte 24 zeigt das Bahnsteighöhen, Karte 25 das Bahnsteiglängenkonzept.

Bahnsteiglängenkonzept

Begriff Bahnsteig-Nutzlänge
Bezüglich der Bahnsteiglängen wird der Begriff Nutzlänge verwendet. Als diese ist jene Länge definiert, in der ein Zug in der genannten Länge (z. B. 140 m oder 170 m) vollständig am Bahnsteig halten kann, unabhängig von der Bespannungsrichtung bei Lok-Wagen-Garnituren. Zuschläge, wie das ungenaue Halten oder Signalsicht, sind nicht enthalten.

Grundlegende Inhalte des Konzeptes
Grundsätzlich ist aus Sicht des Landes eine Nutzlänge von mindestens 140 m auf elektrifizierten Strecken vorgesehen, vor allem die auf Berlin radial zulaufenden Hauptachsen sollen eine Nutzlänge von mindestens 170 m erhalten.

Bei aufkommensstarken Relationen wie zum Beispiel dem RE1 oder der Verbindung Berlin – Nauen sollen die Bahnsteige eine Nutzlänge von mindestens 210 m aufweisen. Auf Nebenstrecken, bei denen auch langfristig nur eine verhaltene Nachfrageentwicklung absehbar ist, bleibt aus Sicht des Landes eine Nutzlänge von bis zu 100 m ausreichend. Auf den in der Karte 24 gelb umrandeten Strecken ist eine Freihaltung von Flächen zur optionalen Bahnsteigverlängerung auf bis zu 170 m bzw. 215 m zu berücksichtigen.

Langfristige Zielstellung
Zielstellung des Landes ist eine zum Fahrzeugeinsatz in den Verkehrsverträgen ausreichende Bahnsteiglänge. Da die Grenznutzungsdauer der Bahnsteige die der Fahrzeuge bei weitem übersteigt, ist

hinsichtlich der nutzbaren Bahnsteiglänge eine offensive Entwicklungsstrategie zu verfolgen, die insbesondere die über den aktuellen und folgenden Verkehrsvertrag hinaus erkennbare, langfristige Nachfrageentwicklung der bedienten Stationen und der dort haltenden Linien berücksichtigt. Das bedeutet letztlich, keinen Rückbau längerer Bahnsteige zuzulassen und bei Neuplanungen Verlängerungsmöglichkeiten optional einplanen.

Bahnsteighöhenkonzept

Grundlegende Inhalte des Konzeptes
Ziel des Landes Brandenburg ist, eine weitgehend einheitliche Bahnsteighöhe pro Linie herzustellen. Hierbei gibt es auf den einzelnen Strecken entsprechende Zielkonzepte, welche das Land Brandenburg in Abstimmung mit den Betreibern und benachbarten Aufgabenträgern umsetzen möchte:

- Zielhöhe 0,76 m ü.SO
- Zielhöhe 0,76 m ü.SO mit 0,55 m ü.SO Zwischenstufe (Migrationskonzept)
- Zielhöhe 0,55 m ü.SO
- Migrationskonzept unter Sicherstellung einer Revisionierung des Zielkonzeptes, bis dahin Zielhöhe 0,55 m ü.SO

Zielhöhe 0,76 m ü.SO“
Die Zielhöhe von 0,76 m ü.SO soll in Brandenburg auf den meisten Hauptstrecken umgesetzt werden, insbesondere an den auf Berlin zulaufenden Strecken. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass die aufkommensstarken Stationen in Berlin bereits eine Höhe von 0,76 m ü.SO aufweisen. Die Errichtung von Bahnsteigen mit anderen Höhen würde dem Ziel einer einheitlichen Höhe pro Strecke widersprechen. Auf diesen Strecken ist ein Fahrzeugeinsatz mit einer Einstiegshöhe von 800 mm ü.SO spätestens mit der übernächsten Ausschreibung einzuplanen.

Bei der Modernisierung von Stationen muss das Bahnsteighöhen- und –längenkonzept beachtet werden, wie hier in Oderin, LDS (Quelle: VBB GmbH)

Zielhöhe 0,76 m ü.SO – Migrationskonzept
Das „Migrationskonzept“ soll vor allem an Strecken angewendet werden, an denen noch langfristig Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 600 mm ü.SO zum Einsatz kommen. Hierbei werden zunächst Bahnsteige mit einer Höhe von 0,55 m ü.SO errichtet, welche in einem zweiten Schritt unter finanzieller Beteiligung der Aufgabenträger auf 0,76 m ü.SO aufgehöht werden sollen. Bei der Errichtung von Bahnsteigen mit einer Höhe von 0,55 m ü.SO ist nach dem aktuell gültigen Regelwerk des Betreibers DB Station&Service unabhängig vom Zielkonzept eine nachträgliche Umrüstung auf 0,76 m ü.SO vorzuhalten[47]. Im Land Brandenburg ist dieses Konzept auf den Strecken Falkenberg (Elster) – Lutherstadt Wittenberg und Wittenberge – Stendal geplant, das Land Brandenburg orientiert sich hier an den Planungen des benachbarten Aufgabenträgers in Sachsen-Anhalt.

47 DB Netzte, 2017, Technische Mitteilung TM 2017-02 I.SBB

ENT-
WURF

Zielhöhe 0,55 ü.SO
Eine Zielhöhe von 0,55 m ü.SO ist im Land Brandenburg zurzeit auf der Strecke Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (Ostbahn) vorgesehen. Dieses Konzept soll aufgrund der Zielhöhe von 0,55 m in Polen und der geplanten Durchbindung der RB26 bis Gorzów angewendet werden.

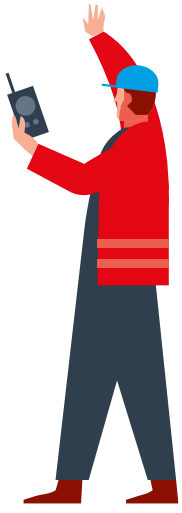
Migrationskonzept für das südliche Brandenburg
Für den überwiegenden Teil der Strecken im südlichen Brandenburg hat sich das Land Brandenburg bezüglich der Bahnsteighöhen am benachbarten Aufgabenträger in Sachsen orientiert und das dort geplante Revisionierungskonzept übernommen. Dieses sieht vor, die Zielhöhe der Strecken zunächst bei 0,55 m ü.SO zu belassen und an einem bestimmten Zeitpunkt das Höhenkonzept auf den Prüfstand zu stellen. Im Ergebnis soll dann, auch in Abhängigkeit der zukünftig verfügbaren Fahrzeugkonzepte, gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern eine Entscheidung bezüglich der Zielhöhe für die Bahnsteige an den betreffenden Strecken getroffen werden.

Bahnsteighöhen bei Streckenreaktivierungen
Bei zu reaktivierenden Strecken ist bezüglich Bahnsteiglängen und -höhen in jedem Fall eine Einzelfallbetrachtung notwendig. Diese hängt im Wesentlichen vom geplanten Betriebsprogramm und der Verknüpfung mit bestehenden Strecken bzw. SPNV-Linien ab.

Fazit

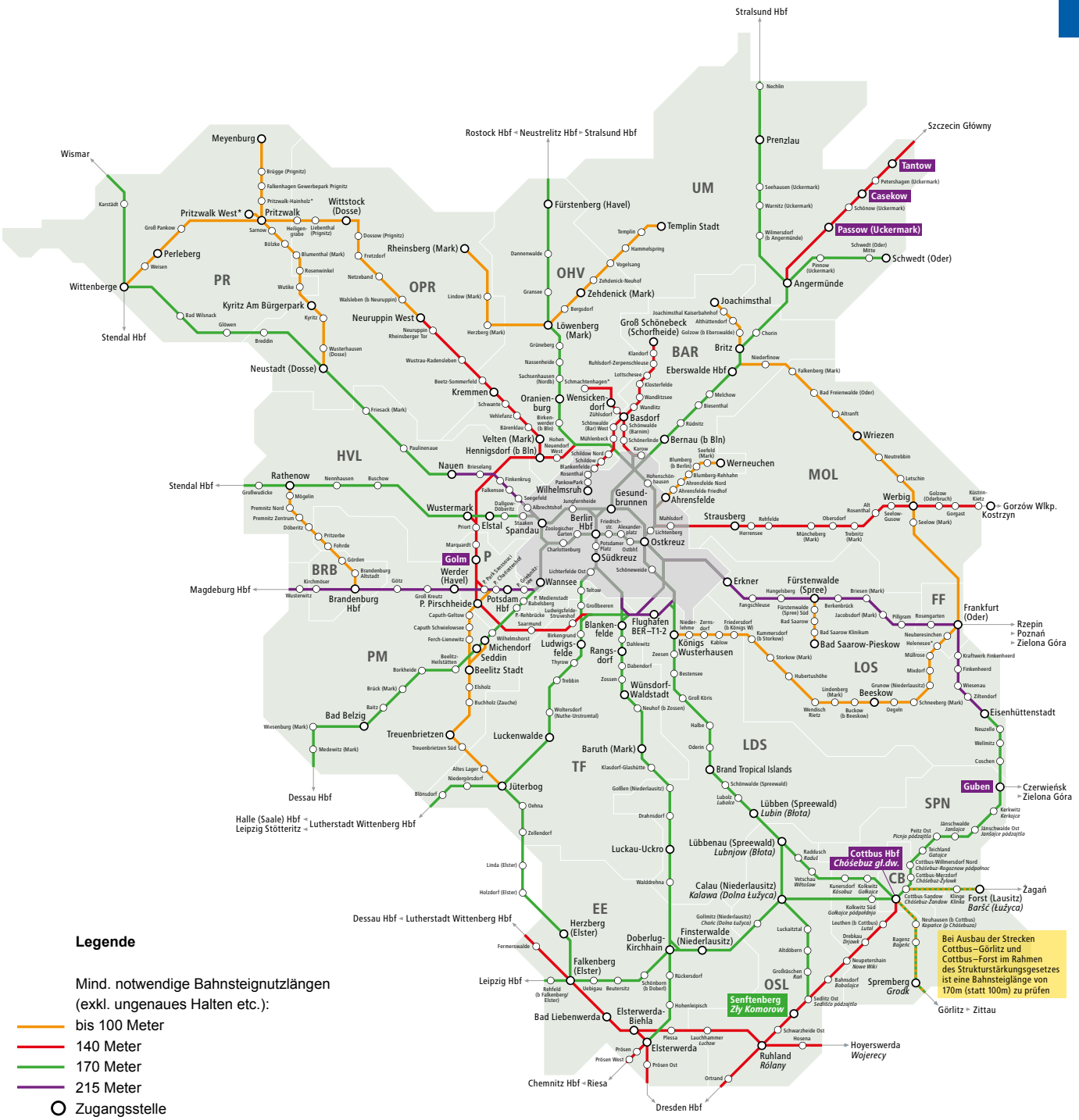
Die Modernisierung und der Ausbau der SPNV-Infrastruktur wird weiter vorangetrieben. In absehbarer Zeit kann die bauliche Barrierefreiheit an rund 95 Prozent der SPNV-Stationen in Brandenburg erreicht werden. Für die einzelnen ausstehenden Stationen müssen individuelle Lösungen mit entsprechender Finanzierung gefunden werden.

Auch in Bezug auf Streckenausbauten für höhere Kapazitäten beziehungsweise Geschwindigkeiten sind in absehbarer Zeit Verbesserungen zu erwarten. Es verbleiben allerdings Strecken, welche zum Teil heute schon den Anforderungen nicht in vollen Umfang entsprechen, beispielsweise die Ostbahn (Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn), die Anhalter Bahn (Berlin – Jüterbog – Halle/Leipzig) oder die Hamburger Bahn (Berlin – Wittenberge – Hamburg). Zumindest bei den beiden letztgenannten Strecken ist aber ein Ausbau im Rahmen des Deutschlandtaktes (siehe Karte 23) zu erwarten.



ENT-
WURF

Fortgeschriebenes Bahnsteiglängenkonzept für das Land Brandenburg



Legende

Mind. notwendige Bahnsteignutzlängen
(exkl. ungenaues Halten etc.):

- bis 100 Meter
- 140 Meter
- 170 Meter
- 215 Meter
- Zugangsstelle
- Golm Zugangsstelle mit abweichender Bahnsteignutzlänge
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

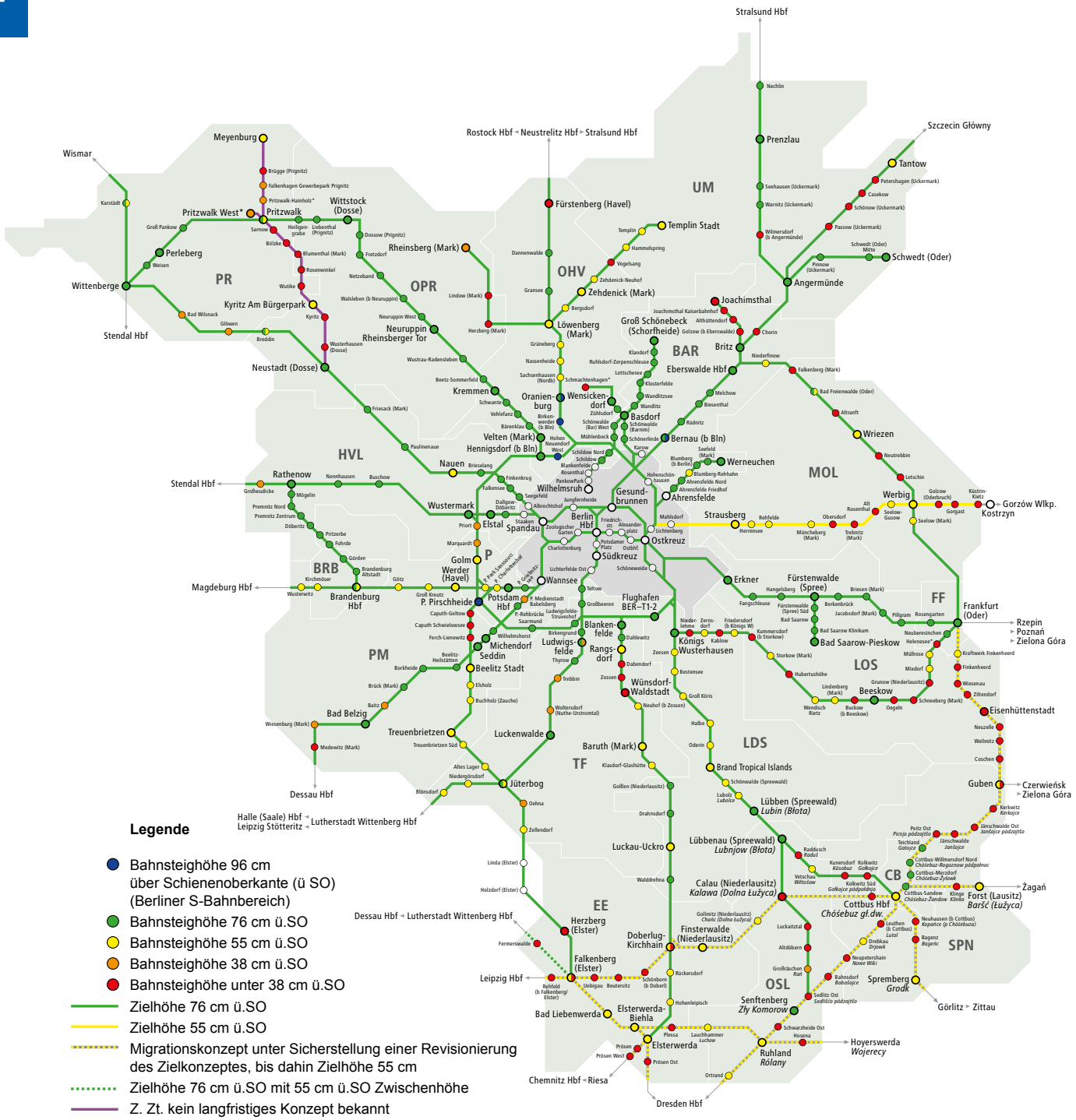
Außerhalb des Landes Brandenburg Darstellung ausgewählter Zugangsstellen
Keine Darstellung der Berliner S-Bahn, Bahnsteignutzlänge: ca. 153m

Bei Ausbau der Strecken Cottbus–Görlitz und Cottbus–Forst im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes ist eine Bahnsteiglänge von 170m (statt 100m) zu prüfen

Karte 24: Bahnsteiglängenkonzept für das Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Bahnsteighöhenkonzept und Ausbauzustand der Bahnhöfe im Land Brandenburg im Jahr 2021



Legende

- Bahnsteighöhe 96 cm über Schienenoberkante (ü SO) (Berliner S-Bahnbereich)
- Bahnsteighöhe 76 cm ü.SO
- Bahnsteighöhe 55 cm ü.SO
- Bahnsteighöhe 38 cm ü.SO
- Bahnsteighöhe unter 38 cm ü.SO
- Zielhöhe 76 cm ü.SO
- Zielhöhe 55 cm ü.SO
- Migrationskonzept unter Sicherstellung einer Revisionierung des Zielkonzeptes, bis dahin Zielhöhe 55 cm
- Zielhöhe 76 cm ü.SO mit 55 cm ü.SO Zwischenhöhe
- Z. Zt. kein langfristiges Konzept bekannt
- Strecke außerhalb Brandenburg
- * Zugangsstelle wird nicht täglich bedient

Keine Darstellung von Bahnsteighöhen und Zielkonzepten außerhalb Brandenburgs.
Stationen, die ausschließlich durch die Berliner S-Bahn bedient werden, sind nicht aufgeführt.

Karte 25: Aktueller Ausbauzustand und Bahnsteighöhenkonzept für das Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

4.2.4 Projekt i2030

Das Angebot im Schienenverkehr soll mit dem stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnis einer steigenden Bevölkerungszahl Schritt halten, daher muss sich vor allem die Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion weiterentwickeln. Aus diesem Grund hat sich das Land Brandenburg mit dem Land Berlin, der Deutschen Bahn und dem VBB bereits im Jahr 2017 im Projekt i2030 zusammengeschlossen.

i2030
Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg

Projekthintergrund

Im Rahmen des Schieneninfrastrukturprojektes i2030 werden Vorbereitungen zum Bau zusätzlicher Infrastrukturen für S-Bahn und Regionalverkehr geleistet. Die im Projekt ausgewählten strukturpolitischen Investitionen stehen im besonderen Landesinteresse. Daher finanzieren Berlin und Brandenburg die umfangreichen Prüf- und Planungsprozesse gegebenenfalls bis zur Genehmigungsreife. Die Projektgruppen analysieren – unter Berücksichtigung künftiger Anforderungen – die Maßnahmen und Varianten zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Daraus werden Erkenntnisse gewonnen, was, wann und wo baulich umgesetzt werden kann und welche Kosten entstehen. Gemeinsames Ziel aller Projektpartnerinnen und -partner ist es, schnell in die notwendigen Umsetzungsschritte zu gelangen.

Für die bauliche Umsetzung sind die Länder unter anderem auf die Unterstützung aus Förderprogrammen von Bund (z. B. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)) und Europäischer Union angewiesen. Entsprechende Abstimmungen haben bereits begonnen.

Teilprojekte und Ziele

Das Projekt i2030 besteht aus sieben Ausbaukorridoren mit Bezug zum Land Brandenburg und einem Maßnahmenpaket zu Verbesserungen und Ausbauten im Berliner S-Bahn-Netz. Ein achter Korridor – die Siemensbahn – liegt ausschließlich auf Berliner Gebiet. In Abbildung 18 sind die Korridore dargestellt. Tabelle 36 gibt eine Übersicht über die verfolgten Ziele je Korridor.

Planungsstand der Teilprojekte

Die Planungen in den einzelnen Teilprojekten sind je nach Komplexität unterschiedlich weit fortgeschritten. Die Realisierung und Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen ist neben dem Abschluss der technischen Planungen an die erfolgreiche Sicherung der Baufinanzierung und an die Erteilung der behördlichen Genehmigungen gebunden. Die Tabelle 39 stellt den Planungsstand (Dezember 2021) dar. Hierbei wird von den in der Praxis üblichen Zeiträumen für Planungsphasen im Infrastrukturausbau ausgegangen, die jedoch in der Umsetzung abweichen können. Aufgrund der gemeinsamen und integrierten Planung aller Projektpartnerinnen und -partner sind die ersten Maßnahmen bereits fertig gestellt, weitere sollen in der Laufzeit dieses Landesnahverkehrsplans folgen.

Der aktuelle Stand der Planungen und weitere Informationen stehen jederzeit hier zur Verfügung: https://www.i2030.de/ und https://projekttagebuch.i2030.de/

Korridor	Maßnahmen
Berlin-Spandau – Nauen	• Kapazitätserhöhung auf der Hamburger Bahn primär für Regional-, aber auch Fern- und Güterverkehr • Verlängerung der S-Bahn über Berlin-Spandau hinaus • Engpassbeseitigung im Knoten Berlin-Spandau
Potsdamer Stammbahn	• Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke • Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße
Prignitz-Express/Velten	• Direkte Einbindung der Linien RE6 und RB55 über Berlin-Tegel nach Berlin Gesundbrunnen • Realisierung eines 30-Minuten-Taktes zwischen Berlin Gesundbrunnen, Hennigsdorf (b Berlin) und Neuruppin • Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf (b Berlin) nach Velten (Mark)
Nordbahn/ Heidekrautbahn	• Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn von Basdorf nach Berlin-Wilhelmsruh • Einbindung der Heidekrautbahn bis Berlin Gesundbrunnen • Errichtung separater Regionalverkehrsbahnsteige im Bahnhof Birkenwerder (b Berlin)
Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt	• Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz längerer Züge auf dem RE1
Berlin – Dresden/ Rangsdorf	• Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde (Teltow-Fläming) nach Rangsdorf
Berlin – Cottbus/ Königs Wusterhausen	• Zweigleisiger Ausbau Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf • Beseitigung des Engpasses Königs Wusterhausen (Herstellung der Zweigleisigkeit im Nordkopf)
Siemensbahn (nur Land Berlin)	• Reaktivierung der Siemensbahn bis Berlin-Gartenfeld • Reaktivierung dritte Bahnsteigkante Berlin-Jungfernheide
Berliner S-Bahn	• Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahn-Netz (z. B. Ausweitung 10-Minuten-Takte nach Bernau (b Berlin), Oranienburg und Strausberg) mit rund 35 Einzelmaßnahmen

Tabelle 38: Korridore des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH)

Die Reaktivierung und der Ausbau von Bahnstrecken wird die bestehenden Hauptstrecken von Brandenburg nach Berlin entlasten (Quelle: VBB GmbH)

Fazit

Die Hauptstadtregion und das Pendleraufkommen wachsen. Die Klimaschutzziele erfordern eine Verkehrswende. Um den für Angebotsausweitungen notwendigen großangelegten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur voranzutreiben, wurde das Projekt i2030 ins Leben gerufen. Es ist ein Planungs- und Umsetzungsprojekt, wobei die Länder die Planungen finanzieren, die Finanzierung der baulichen Umsetzung aber teilweise noch gesichert werden muss. Währenddessen treiben die Projektbeteiligten die Planungen kontinuierlich gemeinsam voran. Mit dem Kehrgleis in Königs Wusterhausen ist die erste Maßnahme bereits erfolgreich in Betrieb genommen, weitere sollen innerhalb der Laufzeit dieses Landesnahverkehrsplans fertiggestellt werden, wie zum Beispiel die Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke von Basdorf nach Berlin-Wilhelmsruh. Maßnahmen mit hohem Planungs-, Abwägungs- und Bauaufwand benötigen mehr Zeit und sollen in den 2030er Jahren in Betrieb gehen (siehe dazu Tabelle 39).

Korridor Abschnitt	Grundlagenermittlung *(Phase 0, 1)*	Planungsphase *(Phase 2, 3)*	Genehmigungsphase *(Phase 4)*	Ausführungsphase *(Phase 5, 6, 7)*	Zielstellung *(Inbetriebnahme)*
Berlin-Spandau – Nauen					
gesamthaft	✓	▸▸	Ab 2026	Ab 2029	Mitte/Ende 2030er Jahre
Potsdamer Stammbahn					
Potsdamer Stammbahn	▸▸	Ab 2022	Abhängig von Systementscheid		
S25 Süd	✓	▸	Ab 2026	Ab 2028	2032
Prignitz-Express/Velten					
Schönholz – Hennigsdorf (b Berlin)	✓	Ab 2022	Ab 2026	Ab 2029	Mitte 2030er Jahre
Hennigsdorf (b Berlin) – Velten (Mark)	✓	Ab 2022	Ab 2025	Ab 2028	2031
Velten (Mark) – Neuruppin	✓	▸▸	Ab 2022	Ab 2023	2026
Nordbahn/Heidekrautbahn					
Nordbahn	✓	▸	Ab 2025	Ab 2027	2030
Heidekrautbahn	✓	✓	✓	Ab 2022	2024
Birkenwerder (b Berlin)	▸▸	Ab 2023	Ab 2026	Ab 2028	2030
Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt					
1. Betriebsstufe	✓	▸▸	Ab 2022		Ende 2022
2. Betriebsstufe	✓	▸▸	Ab 2023	Ab 2025	Sukzessive ab 2025-2028
Berlin – Dresden/Rangsdorf					
gesamthaft	✓	▸	Ab 2024	Ab 2026	2028
Berlin – Cottbus/Königs Wusterhausen					
Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf	✓	✓	▸	Ab 2024	2027
Kehrgleis Königs Wusterhausen	✓	✓	✓	✓	Mitte 2022
Königs Wusterhausen Nordkopf	✓	✓	▸	Ab 2024	2025

Korridor Abschnitt	Grundla-genermitt-lung *(Phase 0, 1)*	Planungs-phase *(Phase 2, 3)*	Genehmi-gungs-phase *(Phase 4)*	Ausfüh-rungsphase *(Phase 5, 6, 7)*	Zielstellung *(Inbetriebnahme)*
Berliner S-Bahn (Maßnahmen in Brandenburg)					
1. Tranche: u. a. Strausberg	✓	▸▸	Sukzessive ab 2023		Sukzessive ab 2025
2. Tranche: u. a. Bernau (b Berlin)	✓	▸	k.A.		
3. Tranche: u. a. Oranienburg	✓	k.A.			

✓ *Abgeschlossen* ▸ *Begonnen* ▸▸ *Laufend*

Tabelle 39: Korridorspezifische Übersicht (ohne Darstellung der Berliner Siemensbahn) mit dem Stand der Planungen zum Dezember 2021 (Quelle: VBB GmbH)

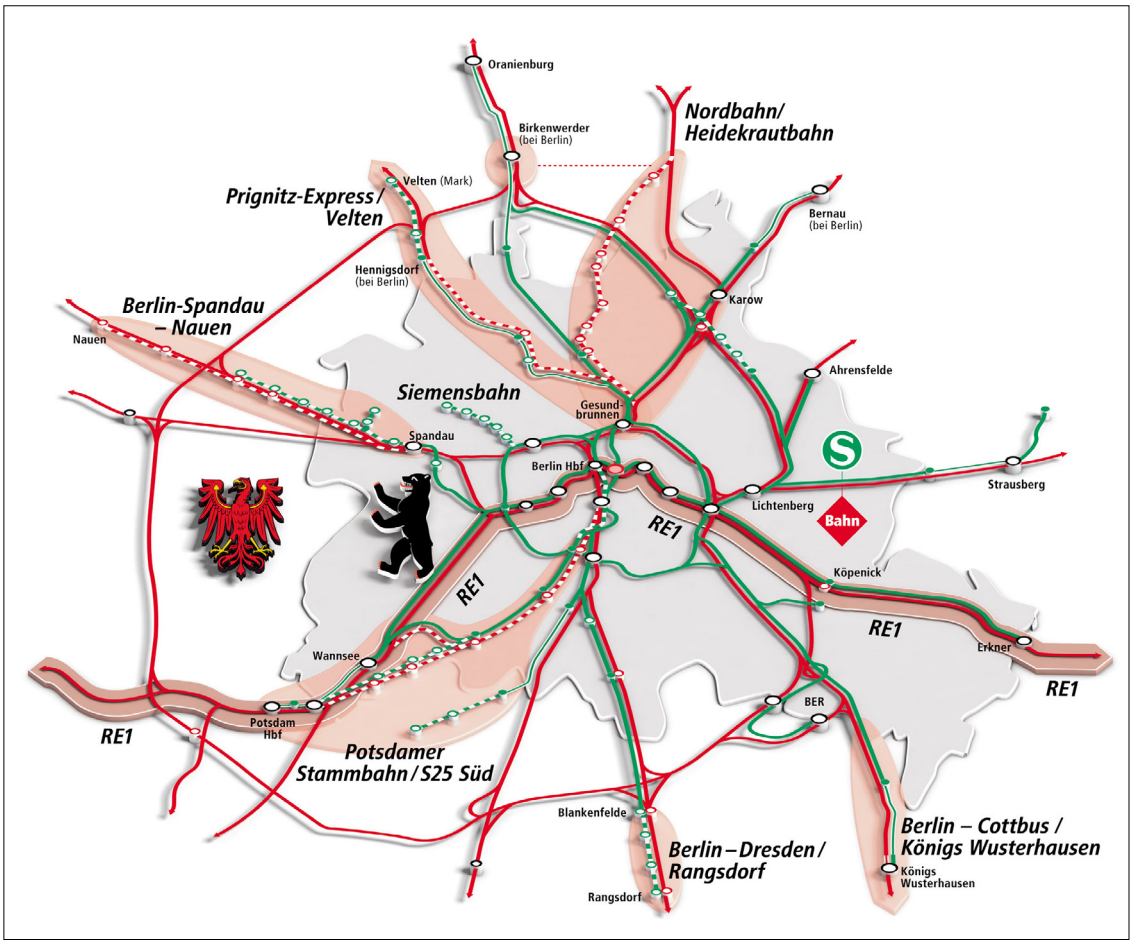


Abbildung 18: Korridore mit geplanten Maßnahmen im Rahmen des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

4.3 Qualität im SPNV

Die Anforderungen der Fahrgäste an die Qualität im Nahverkehr wachsen stetig. So ist ein hochwertiges Fahrerlebnis eine Voraussetzung dafür, dass die Fahrgäste mit dem ÖPNV zufrieden sind und ihn gern nutzen. Ein umfassendes Qualitätsmanagement ist als solide Basis ein wichtiger Garant zur Zielerreichung und zur stetigen Qualitätsverbesserung. Entsprechende Qualitätsstandards sind in Verkehrsverträgen definiert und vereinbart, deren kontinuierliche Überprüfung sowie die Bewertung der erreichten Qualität mit den Verkehrsunternehmen sind deshalb Bestandteile des Qualitätsmanagements. Auch die detaillierte, kontinuierliche Veröffentlichung der Qualitätsergebnisse dient einserseits der Transparenz gegenüber den Fahrgästen und ist andererseits Ansporn für die Verkehrsunternehmen, weiterhin bestmögliche Qualität zu leisten.

4.3.1 Zufriedenheit der Fahrgäste

Zufriedene Fahrgäste bleiben dem Nahverkehr treu und zeichnen sich durch eine hohe Weiterempfehlungsbereitschaft aus. Eine hohe Kundenzufriedenheit hängt unter anderen von folgenden Faktoren ab:

- **Angebot an Verbindungen** (Häufigkeit bzw. Takt, Betriebszeiten, Zugänglichkeit) (vgl. Kapitel 3.1 und 4.1)
- **Verlässlichkeit des Angebotes** (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) (vgl. Kapitel 4.3.4)
- **Hochwertige Fahrzeugausstattung** (vgl. Kapitel 4.3.5)
- **Aktualität der Fahrgastinformationen**
- **Zusätzliche Serviceangebote**

Regelmäßig werden die Fahrgäste im VBB um eine Bewertung (Zufriedenheit und Wichtigkeit) der Qualitätskriterien gebeten. Die Ergebnisse zeigen den Handlungsbedarf der Akteure zur Verbesserung der Qualität auf.

Neben dem Monitoring der Kundenzufriedenheit werden Fahrgäste auch in hierfür geschaffenen Gremien aufgabenspezifisch und projektbezogen in die Weiterentwicklung des Nahverkehrs und dessen Qualität einbezogen z.B im SPNV-Beirat des VBB und im VBB-Fahrgastdialog.

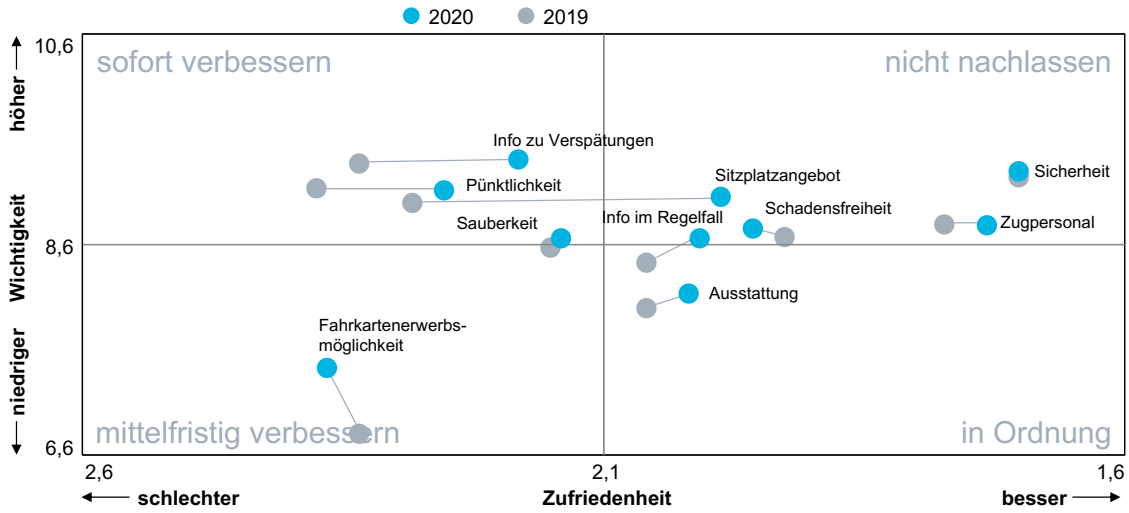


Abbildung 19: Beispiel der Auswertung einer Kundenbefragung des VBB im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)

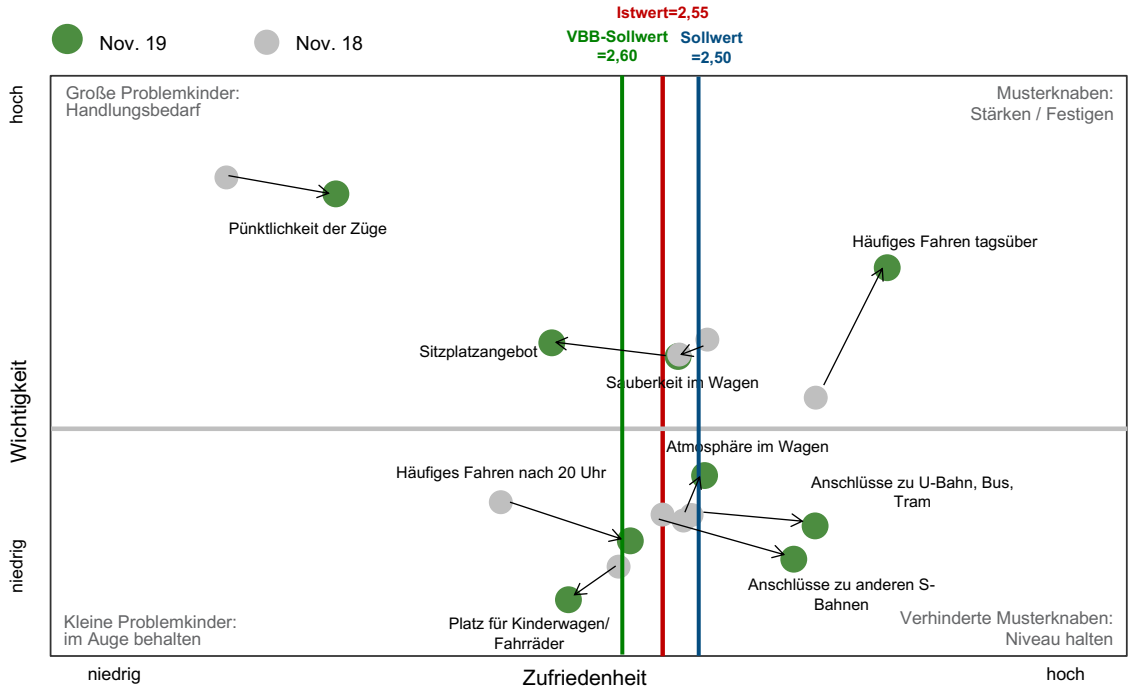


Abbildung 20: Beispiel der Handlungsmatrix nach Kundenbefragung des VBB in der Berliner S-Bahn (Quelle: VBB GmbH)

4.3.2 Sicherheit der Fahrgäste

Die Sicherheit der Fahrgäste ist ein wesentliches Kriterium für die Nutzung des ÖPNV, der ein Bestandteil des öffentlichen Raumes ist und von relevanten gesellschaftlichen Entwicklungen beeinflusst wird. Fahrgäste erwarten Respekt und gegenseitige Rücksichtnahme während der Beförderung, denn Aspekte der Sicherheit und Aufenthaltsqualität in Bus und Bahn tragen wesentlich zur Verkehrsmittelwahl bei. Dabei soll eine mögliche Diskrepanz zwischen der objektiven Sicherheitslage und dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste abgebaut werden.

Für alle in dieser Querschnittsaufgabe agierenden Sicherheitspartner gelten die VBB-Leitlinien für Fahrgastsicherheit als Orientierung. Die Bewertung der Wirksamkeit sicherheitsrelevanter Maßnahmen ist gleichzeitig Grundlage für die Weiterentwicklung der Fahrgastsicherheit.

Anforderungen im Regionalverkehr

Bei der wettbewerblichen Vergabe von SPNV-Leistungen werden gefordert:

- **Einsatz des EVU als zentraler Ansprechpartner für Fahrgäste** und Initiator vielfältigster Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit, bspw. durch
  - weitere Digitalisierung sicherheitsrelevanter Einrichtungen (z. B. Absendung eines stillen Notrufs per Smartphone)
  - Kooperation mit Sicherheitsakteuren
- **Anwesenheit des Begleitpersonals der EVU in den Fahrzeugen**
- **Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste im Fahrzeug** beispielweise durch anlassbezogene Kommunikation, diskriminierungsfreies Handeln der Mitarbeitenden der EVU und gut einsehbare Gestaltung des Fahrgastraumes

- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste an Stationen**, bspw. durch
  - einsehbare und transparente Gestaltung der Umsteigeorte
  - attraktive farbliche Gestaltung von Stationen
  - aktuelle Kommunikation von Abweichungen des Regelbetriebs zur Vermeidung von Unsicherheiten
  - Optimierung von Fahrplänen und Verkürzung von Umsteige-Wartezeiten

Besondere Anforderungen bei der Berliner S-Bahn

Mit Blick auf die besonderen Anforderungen im Metropolenverkehr sind in den Verkehrsverträgen für das Berliner S-Bahn-Netz konkrete Anforderungen an den Einsatz des Sicherheitspersonals enthalten. Zu den Aufgaben der Sicherheitspersonale im S-Bahn-Verkehr gehören unter anderem:

- **Konsequente, aber differenzierte Durchsetzung der Beförderungsbedingungen** in den Zügen und des Hausrechts in den Stationen
- **Einschreiten in eingreifwürdigen Situationen** entsprechend den Möglichkeiten bzw. Aufrufen der geeigneten Hilfe
- **Durchführung von präventiven Maßnahmen** zur Verringerung der Anzahl von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten sowie zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste
- **Kooperative Zusammenarbeit mit der Bundespolizei** sowie der Polizei und den Feuerwehren von Berlin und Brandenburg
- **Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse** (auch Hausverbote), Schadensfälle und weitere Sachverhalte an die jeweilig für die Sicherheit zuständige zentrale Einrichtung des Verkehrsunternehmens
- **Agieren als Dienstleister für die Kundinnen und Kunden des S-Bahn-Netzes**

4.3.3 Service im Zug für die Fahrgäste

Im Land Brandenburg müssen alle Züge des Regionalverkehrs von einer Kundenbetreuerin oder einem Kundenbetreuer begleitet werden. Damit ist eine Ansprechperson präsent, die auch zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste beiträgt. Durch die Tätigkeiten des Personals im Zug kann das Verkehrsunternehmen die Bindung der Reisenden an den ÖPNV wesentlich erhöhen.

Aufgaben des Zugbegleitpersonals im Regionalverkehr
Zu den Aufgaben der Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer im Fahrzeug gehören unter anderem:

- Serviceorientierte Kommunikation mit den Fahrgästen
- Fahrausweiskontrolle
- Leisten von erster Hilfe
- Unterstützung beim Ein- und Ausstieg von in der Mobilität eingeschränkten Personen
- Unterstützung beim Erfüllen von Kundenanliegen
- Sicherheits- und Krisenmanagement

Aufgaben des Zugbegleitpersonals im Berliner S-Bahn-Verkehr
Im S-Bahn-Verkehr- sind die Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer flexibel im Netz unterwegs und begleiten einen Teil der Fahrten jeweils auf kurzen Abschnitten, mit häufigem Wechsel zwischen den Zügen. Zu ihren Aufgaben gehören die:

- **Durchführung der Fahrgastinformation** vor Ort und Erteilung von Auskünften
- **Betreuung von Fahrgästen** bei örtlichen Bauarbeiten, Ersatzverkehren und sonstigen Abweichungen vom Regelbetrieb (Reisendenlenkung)
- **Kontrolle, Meldung und Dokumentation von Mangeln an Stationseinrichtungen**

- **Hilfeleistung** für Fahrgäste mit besonderen Anforderungen und Entgegennahme von Fundsachen

4.3.4 Qualität der Verbindungen, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge

Die Qualität der Verbindungen beeinflusst das Reisendenerlebnis maßgeblich: Die Fahrgäste erwarten, dass der fahrplanmäßig angekündigte Zug fährt und pünktlich ist.

Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit beschreibt, ob ein im Fahrplan vorgesehener Zug tatsächlich gefahren ist. Der Zielwert liegt im Regionalverkehr im Regelfall (außerhalb nicht beeinflussbarer Sonderereignisse wie Naturkatstrophen) je Monat und Linie bei über 99 Prozent. Im S-Bahn-Verkehr ist, in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsvertrag, ein Zielwert des Zuverlässigkeitsgrades von 98 Prozent bzw. eine gestaffelte Regelung für den jährlichen, quartalsweisen und monatlichen Zuverlässigkeitsgrad vorgegeben. Liegt das Ergebnis darunter, werden mit den Verkehrsunternehmen die Ursachen evaluiert und Verbesserungsmaßnahmen vereinbart.

Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit ist eine der zentralen Kenngrößen zur objektiven Qualitätmessung des Angebotes. Bereits ab einer Verspätung von drei Minuten gilt der Regionalverkehrszug gemäß der vertraglichen Regelungen als unpünktlich. Die Pünktlichkeit wird je Linienabschnitt und je aufgebauter Verspätungsminute bewertet.

Erhöhung der Pünktlichkeitsanforderungen
Gegenwärtig gelten Züge im S-Bahn-Verkehr ab vier Minuten Verspätung als unpünktlich. Mit der wettbewerblichen Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Netz der Berliner S-Bahn (zunächst im Teilnetz Ring, Betriebsaufnahmen in mehreren Schritten in den Jahren 2021 bis 2023; vgl. Kapitel 4.4) wurden hier deutlich strengere Zielwerte eingeführt, die dem Fahrgastempfinden im engen Taktgefüge der S-Bahn mit zahlreichen Umsteigebeziehungen besser gerecht werden:

Kundenbetreuerin in der Niederbarnimer Eisenbahn (Quelle: NEB/F. Küttler)

- Züge gelten demnach bereits ab 1 Minute Verspätung als unpünktlich,
- ab 3 Minuten Verspätung führt diese zu einer Minderung der Bestellerentgelte (vgl. Kapitel 2.4).

Gremien zur Verbesserung der Pünktlichkeit
Darüber hinaus werden mit den EVU im Regional- und S-Bahn-Verkehr anlassbezogen Maßnahmen zur Problemanalyse und -lösung für die Verbesserung der Pünktlichkeit diskutiert. Für den S-Bahn- und Regionalbahn-Verkehr in Berlin und Brandenburg gibt es sowohl mit den EVU als auch mit dem EIU DB Netz AG regelmäßige Gespräche, die neben anderen Themen auch Ansätze für die Verbesserung der Pünktlichkeit behandeln. Zudem untersuchen die DB-Unternehmen selbst in einem mehrjährigen Qualitätsprogramm unter anderem Probleme der Betriebsdurchführung und erarbeiten Lösungsansätze, ebenfalls mit dem Ziel einer verbesserten Pünktlichkeit.

4.3.5 Qualität der Fahrzeuge

Die Fahrgäste erwarten darüber hinaus eine zeitgemäße, moderne und zweckmäßige Ausstattung der Züge, die ihren Komfortanforderungen entspricht. Auch die Ausstattung der Züge ist daher Bestandteil der regelmäßigen Ausschreibungen des VBB. Dabei wird auch die „Empfehlung für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren“ vom Bundesverband SchienenNahverkehr angewendet. Diese Standardisierung dient unter anderem dazu, dass die Schienenfahrzeugindustrie die Produktionszeiten für die Fahrzeuge verringern kann.

Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr

Zur Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr gehören unter anderem folgende Qualitäten:

- **Barrierefreiheit:**
  - mindestens ein barrierefreier Einstieg im Mittelwagen für unterschiedliche Bahnsteighöhen
  - zwei exklusive Rollstuhlplätze (vier Plätze als Mehrqualität)
  - Am-Platz-Service (Realisierung durch Rufbereitschaft des Servicepersonals)
  - eine barrierefreie Toilette im Mehrzweckabteil (mit elektronischer bzw. visueller Lösung zur Bedienung und Vermittlung des Besetzheitsgrades der Toilette, auch für das Anklappen des Wickeltisches)
  - taktile Beschriftungen
  - spiegelfreie Piktogramme
  - zusätzlicher Handlauf bei Treppen und Fortführung des Handlaufs in der Waagerechten ab drei Stufen
- **Technischer Komfort:**
  - Steckdosen (Mehrqualität durch USB-Ladestationen)
  - WLAN
  - Klimatisierung
- **Aufenthaltskomfort:**
  - hochwertige Sitzlandschaft mit Armlehnen und teilweise Tischen sowie Steckdosen
  - erweiterter Sitzkomfort mit größeren Sitzabständen und hochwertigerer Polsterung in der 1. Klasse
- **Mitnahmekomfort:** Fahrradstellplätze (ohne Sitzmöglichkeit durch andere Fahrgäste) an den jeweiligen Zugenden,
- **Informationskomfort:** WLAN, Zugzielanzeige, Auslastungsanzeige der Wagen bzw. Züge (vgl. Kapitel 4.8)

Zur Sicherung eines hohen Qualitätsniveaus wird darüber hinaus von den Verkehrsunternehmen eine Selbstdiagnose der Fahrzeugausstattung verlangt, so dass zum Beispiel Informationen über defekte WC, Türen und Klimaanlagen automatisiert an die Werkstatt sowie den Auftraggeber übermittelt werden.

Fahrzeugausstattung Berliner S-Bahn-Verkehr

Auch an die S-Bahn-Fahrzeuge werden umfangreiche Qualitätsanforderungen gestellt. Für einen Teil der Bestandsfahrzeuge wurden umfangreiche Ertüchtigungsmaßnahmen zur Verbesserung der Qualität umgesetzt. Durch die wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistungen werden – neben den Bestandsfahrzeugen – auch Neufahrzeuge mit zeitgemäßen Komfortanforderungen eingesetzt:

- **Barrierefreiheit:** bei Neufahrzeugen Ausstattung der Rollstuhlstellplätze und der angrenzenden Türen mit Spaltüberbrückung entsprechend den zum Zeitpunkt der Vergabe geltenden europaweiten Richtlinien der TSI-PRM
- **Technischer Komfort:** Videoüberwachung, bei Neufahrzeugen klimatisierter Fahrgastraum

Mehrzweckbereich im Regionalzug: Fahrradstellplätze ohne Klappsitze (Quelle: VBB GmbH)

- **Aufenthaltskomfort:** optimierte Anordnung der Sitzplätze sowie der Griffstangen für stehende Fahrgäste
- **Mitnahmekomfort:** große Mehrzweckbereiche in allen Wagen und deutliche Kennzeichnung der Nutzungspriorität für Fahrgäste mit Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern oder Reisegepäck
- **Informationskomfort:** zeitgemäße Fahrgastinformationssysteme (optisch und akustisch) mit Angaben zu Linie, Ziel, Fahrtverlauf, Zwischenhalten sowie Echtzeit- und Prognoseinformationen zu weiterführenden Fahrtmöglichkeiten an Umsteigepunkten (vgl. Kapitel 4.7)

4.3.6 Resilienz

Resilienz, also die Fähigkeit des EVU mit Krisen, Katastrophen und Schädigungen umzugehen und diese zu bewältigen, bedeutet für die Fahrgäste ein Plus an Sicherheit und Zuverlässigkeit. Diese Resilienz erfordert vor Ort Personale, Ressourcen, Pläne und Kommunikationsstrukturen, die ebenfalls Teil der Anforderungen an die EVU sind. Dazu gehören unter anderem:

- **Fahrzeuge mit Sicherheitseinrichtungen** (Technik, mit der eine schnelle Kommunikation im Krisenfall gesichert ist)
- **Ausgearbeitete Krisenkommunikationspläne**
- **Fahrzeuge mit Klimaanlagen/Belüftungssystemen**, die geeignete Filtersysteme enthalten
- **Mögliche weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie** (in Verantwortung des EVU):
  - Fahrzeuggestaltung mit besonders hygienischen und virusresistenten Oberflächen
  - Ausstattung der Fahrzeug-WCs mit Hygienespendern
  - Unterstützung der Abstandsregeln (z. B. durch Aufkleber, Ansagen und Bodenmarkierungen)
  - Umfassende Kommunikations- und Hygienekonzepte

Fazit

Fahrgäste verlangen eine Qualität im Regional- und S-Bahn-Verkehr, die ihren Ansprüchen entspricht. Bei der Bestellung des SPNV ist es erforderlich, die vereinbarten Qualitäten möglichst nah an den Anforderungen der Fahrgäste auszurichten und gemäß dem aktuellen Stand der Technik weiterzuentwickeln. Definierte Qualitätsstandards und das kontinuierliche Qualitätsmonitoring unterstützen diesen Entwicklungsprozess.

Wird die vertraglich vereinbarte Qualität von den EVU nicht erbracht, greifen die ebenfalls vertraglich vereinbarten Mechanismen zur Mängelabstellung, die vom Auftraggeber in Fristen und Maßnahmen konkret eingefordert werden. Dazu leistet das Qualitätsmanagement der VBB GmbH einen wichtigen Beitrag.

Fehlen bestimmte geforderte Qualitäten, haben die Fahrgäste auch immer das gesetzliche Recht, Ansprüche gegenüber dem EVU nach der EU-VO1371/2007 (Novellierung als VO (EU) 2021/782 – gültig ab 7. Juni 2023) geltend zu machen, zum Beispiel Kompensationsmaßnahmen bei nicht vorgefundenen, aber vertraglich vorgeschriebenen Vertriebseinrichtungen oder nicht korrekter Kaufberatung. Durch die Betriebsaufnahmen in den SPNV-Netzen Elbe-Spree (2022), Lausitz (Dezember 2022) oder auch Nord-Süd (Dezember 2026) werden bzw. wurden die oben genannten und im Vergleich zu den Vorjahren deutlich verbesserten Qualitätskriterien in den Fahrzeugen, aber auch im Bahnhofsumfeld sowie in den Auskunftsmedien für die Fahrgäste erlebbar. Ziel ist es, durch hohe Qualitätsansprüche, stetiges Monitoring und Verbesserungen die Attraktivität des Nahverkehrs zu steigern und mehr Fahrgäste vom Einstieg in die Bahn zu überzeugen.

Zu einer modernen Ausstattung zählen auch Steckdosen am Platz, hier im Zug Siemens Desiro HC der ODEG (Quelle: ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH)

4.4 Vergabekonzept für den SPNV

4.4.1 Wettbewerbsfördernde Rahmenbedingungen

Die Vergabekonzepte im SPNV basieren auf öffentlichen Ausschreibungen. Eine wesentliche Voraussetzung für Vergabeverfahren im SPNV ist daher ein möglichst breiter Anbieter-Wettbewerb, durch den ein wirtschaftliches und qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot generiert werden soll. Ziel des Landes ist es daher, die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Nachnutzungszusagen für Fahrzeuge und Werkstätten

Für die Verkehrsunternehmen ist die Fahrzeugbeschaffung mit hohen Investitionskosten verbunden. In den Jahren nach der Finanzkrise 2008 gestaltete sich die Finanzierung der Fahrzeuge schwieriger, da die Finanzinstitute diese Investitionen trotz langfristiger Verträge kritischer bewerteten. Viele Aufgabenträger griffen als Lösung zu Finanzierungshilfen oder zur Eigenbeschaffung und einer nachfolgenden Bereitstellung der Fahrzeuge an den Gewinner der Vergabe. Obwohl die Finanzkrise mittlerweile überwunden ist, führen entsprechende Finanzierungshilfen weiterhin zu günstigeren Fahrzeugbeschaffungspreisen. Hier spielt vor allem das Fahrzeugeinsatzrisiko nach Ablauf des Verkehrsvertrages eine wichtige Rolle, insbesondere auch beim Einsatz von Spezialfahrzeugen. Gleiches gilt für die Vorhaltung von Werkstätten und Betriebshöfen. Das Land Brandenburg prüft für jedes Verfahren gesondert die Übernahme dieses Risikos im Rahmen der sogenannten Nachnutzungszusagen Fahrzeuge (NZF) und Werkstatt (NZW).

Lange Vorlaufzeiten bis zur Betriebsaufnahme

Die Beschaffung von Fahrzeugen und Anlagen benötigt in der Regel eine drei- bis vierjährige Vorlaufzeit, die sich aufgrund europäischer Normen, wie der neuen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „Lokomotiven und Personenwagen“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, noch verlängern können. Das Land Brandenburg beginnt daher das Vergabeverfahren bei großen Vergaben circa fünf Jahre vor Betriebsaufnahme.

Nutzung von Brutto-Anreiz-Verträgen

Aufgrund der Verbundstruktur und der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Tarife im VBB durch die Aufgabenträger kann den Verkehrsunternehmen in der Regel nicht das sich daraus ergebende Erlösrisiko übertragen werden. Um trotzdem für die Unternehmen wirtschaftliche Anreize zu schaffen, kommt ein sogenannter Brutto-Anreiz-Vertrag zum Einsatz. Dieser befreit das Unternehmen zwar grundsätzlich von den Risiken der Tarifänderungen, sieht jedoch Fahrgast-, Vertriebs-, Image- und Qualitätsanreize mit dem Ziel eines wirtschaftlich verbesserten Ergebnisses vor, so dass die Verträge materiell einem Nettovertrag nahekommen.

Vorgaben zur Einhaltung der Sozialstandards

Der Wettbewerb im SPNV soll im Land Brandenburg keinen Kostendruck zu Lasten der Beschäftigten im Bahnwesen erzeugen. Hohe Sozialstandards werden durch das Brandenburgische Vergabegesetz und die EU-Verordnung 1370/2007 sichergestellt.

4.4.2 Vergabestrategie

Kern der Vergabestrategie ist die Bildung von acht Zielnetzen im Regionalverkehr und drei Netzen im S-Bahn-Verkehr. Hinzu kommen Linien, die Vergabekonzepten der Länder Sachsen-Anhalt, Sachsen und den Woiwodschaften der Republik Polen zugeordnet sind. Die Vergabe der Leistungen soll in einem möglichst gleichmäßigen Rhythmus erfolgen.

Vergabenetze im Regionalverkehr

Ziel der Vergabestrategie ist einerseits die rollierende Vergabe der Netze, andererseits die Flexibilität in der Veränderung der Linienzuordnung zu den Netzen (siehe Karte 27). Daher werden solitäre Netze wie die Dieselnetze Ostbrandenburg, Prignitz, Nordostbrandenburg und Spree-Neiße zu unterschiedlichen Zeitpunkten vergeben, während andere Netze wie Elbe-Spree und Lausitz jeweils zum selben Betriebsaufnahmezeitpunkt geplant werden.

Hierbei ist ein wesentlicher Baustein, die zukünftige Vergabe von Netzen so zu gestalten, dass auf Nachfragesteigerungen flexibel mit Nachsteuerungsoptionen reagiert werden kann, die über die bisherigen Steuerungsmöglichkeiten merkbar hinausgehen. Innerhalb der Verkehrsverträge soll bedarfsorientiert eine Nachsteuerungsmöglichkeit gegeben sein für:

- zusätzliche Zugfahrten
- die Verlängerung von Zügen und
- die Anpassung des Vertriebs von Fahrausweisen über personalbediente Verkehrsstellen und Fahrausweisautomaten

Mit jedem Vergabeverfahren werden die vertraglichen Inhalte im Rahmen einer Evaluation an den aktuellen Stand der Technik und der Anforderungen der Fahrgäste

angepasst. Letzteres betrifft insbesondere die Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und den Vertrieb von Fahrausweisen.

Dekarbonisierung des SPNV im Land Brandenburg

Mit Stand 2021 werden circa 10,3 Mio. Zug-km pro Jahr mit Dieselfahrzeugen erbracht. Ziel der zukünftigen Vergaben ist es, für jede „Dieselstrecke“ eine Alternative umzusetzen. Für die betreffenden Vergabenetze bedeutet dies:

- **Netz Nordwestbrandenburg** (RE6, RB55) und **Netz Prignitz**: Prüfung, welche alternative Antriebstechnologie für den kommenden Verkehrsvertrag ab Dezember 2028 zum Einsatz kommen soll. Für das Netz Nordwestbrandenburg werden Wasserstoff-Fahrzeuge (H2-Fahrzeuge) und batterieelektrische Züge (BEMU) geprüft. Sofern es zum BEMU-Einsatz kommt, soll die Infrastruktur durch zusätzliche Oberleitungsabschnitte ergänzt werden. Ein voll elektrischer Betrieb ist auch langfristig nicht möglich, solange die Einbindung nach Berlin mittels Mischbetrieb auf den S-Bahn-Gleisen geplant wird. Die parallele Nutzung von Stromschiene und Oberleitung ist technisch nicht umsetzbar.
- **Netz Ostbrandenburg 2**: Für die Mehrzahl der Linien wurde bereits der Einsatz eines BEMU vorgeschrieben. Für die Ostbahn (Linie RB26) sind zur Umstellung auf BEMU bzw. den vollelektrischen Betrieb eine Teil- bzw. Vollelektrifizierung erforderlich. Diese wird spätestens zu Dezember 2036 angestrebt.
- **Heidekrautbahn 3**: Die Linie RB27 soll zum Dezember 2024 auf H2-Fahrzeuge und unter Einsatz des sogenannten grünen Wasserstoffs umgestellt werden.
- **Verkehre nach Polen**: Die Linie RB66 wird ab der Elektrifizierung der Strecke Angermünde – Bundesgrenze DE/PL (– Szczecin Główny) Ende 2026 auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umgestellt.

Kürzel	Name	Linien	Ungefähre Menge Zug-km/Jahr
NES	Elbe-Spree	RE1, RE2, RE7, RE8, RB10, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23, RB24, RB32, RB33, RB37, RB51, FEX	26,0 Mio.
NOS	Nord-Süd	RE3, RE5, RE4, RE9, RB91, RB93	9,0 Mio.
NL	Lausitz	RB11, RB31, RB43, RB49, RE10, RE13, RE15, RE18	5,9 Mio.
NOB	Ostbrandenburg	RB12, RB25, RB26, RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB63	5,0 Mio.
NWB	Nordwestbrandenburg	RB55, RE6	2,2 Mio.
PR*	Prignitz	RB73	*noch offen*
SPN	Spree-Neiße	RB46, RB65	2,0 Mio.
HB	Heidekrautbahn	RB27	0,7 Mio.
NBS	Berlin-Stettin	RE9, RB66	1,5 Mio.

** ggf. auch Zusammenfassung mit dem Netz Nordwestbrandenburg*

Tabelle 40: Vergabenetze im Regionalverkehr im Zielzustand (Quelle: VBB GmbH)

Kürzel	Name	Federführender Aufgabenträger	Linien	ca. Zkm p.a. in Brandenburg
EMS	Elektronetz Mittelsachsen	ZVMS	RB45	0,05 Mio.
ENORM	Elektronetz Nord	NASA	S1	0,02 Mio.
MDSB 2025+	Mitteldeutsche S-Bahn I	ZVNL	S4	0,1 Mio.
MDSB II	Mitteldeutsche S-Bahn II	NASA	S2, S8, RB51	0,4 Mio.
ENOE	E-Netz Oberelbe	ZVOE	RE50, RE15, RE18, S6, S5, RE11	1,1 Mio.

Tabelle 41: Linien in Vergabenetzen mit federführenden Aufgabenträgern in anderer Bundesländern (Quelle: VBB GmbH)

Es wird zusätzlich eine neue Linie RE9 auf der Relation Berlin – Szczecin im Zweistundentakt elektrisch eingerichtet. Die Linien RB91, RB92 und RB93 werden von den polnischen Partnern betrieben. Das Land Brandenburg steht zur Entwicklung dieser Linien mit den polnischen Partnern in regelmäßigem Austausch. Aktuell bestehen hier keine Perspektiven zur Umstellung auf alternative Antriebe.

- **Netz Elbe-Altmark** (RB34): Nach Ausbau der Lehrter Bahn soll die Linie RB34 durch Verlängerung der Linie RE4 nach Stendal elektrisch betrieben werden.
- **Netz Spree-Neiße**: Sowohl die Strecke Cottbus – Forst (Lausitz) als auch die Strecke Cottbus – Görlitz sollen elektrifiziert werden. Der Verkehrsvertrag endet im Dezember 2030. Gegebenenfalls ist für die Zeit ab Dezember 2030 bis zur Elektrifizierung eine Übergangslösung zu entwickeln.
- **Netz Elbe-Spree**: Für die Linien RB33, RB37 und RB51 stand zum Zeitpunkt der Vergabe kein passendes Fahrzeug mit alternativem Antrieb zur Verfügung. Nach Auslaufen dieses Verkehrsvertrages im Dezember 2034 können die Fahrzeuge auf diesen Linien voraussichtlich auf BEMU umgestellt werden.

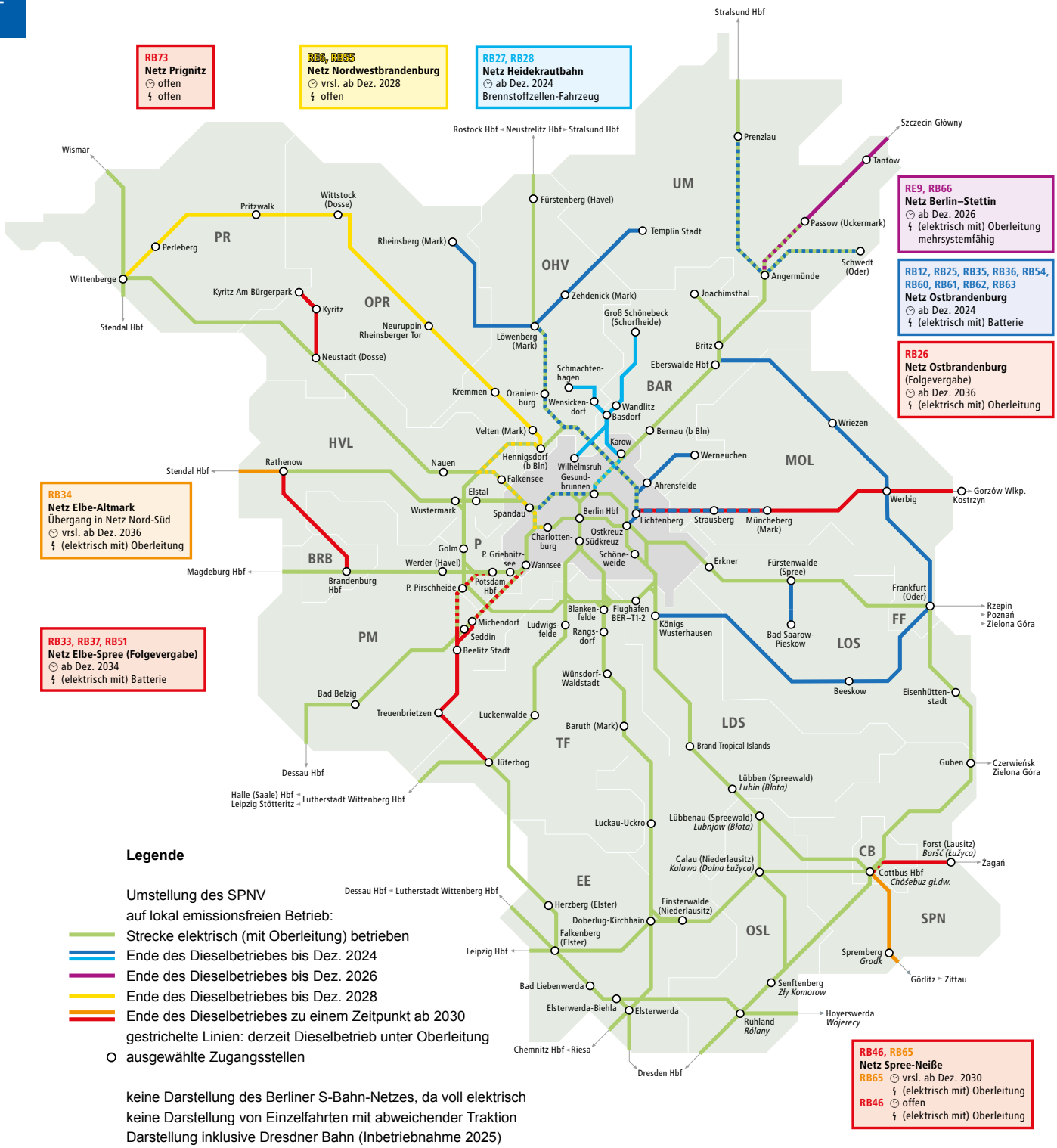
Neben dem Verzicht auf Dieselkraftstoff muss auch die Umstellung auf Ökostrom angestrebt werden, um die Klimaziele umzusetzen. Ziel ist es, den Anteil im SPNV von heute circa 50 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. Eine Übersicht der zukünftigen Dekarbonisierung des SPNV in Brandenburg ist in Karte Karte 26 gegeben. Tabelle 40 zeigt alle geplanten Vergabenetze des Regionalverkehrs im Zielzustand.

Linien in den Vergabenetzen benachbarter Länder

Das Land Brandenburg ist an der Vergabe der in Tabelle 41 genannten Vergabenetze Netze der benachbarten Aufgabenträger beteiligt. Aufgrund des meist nur geringen Anteils auf brandenburgischem Gebiet gelten überwiegend die Vertragsstandards des federführenden Aufgabenträgers. Für die Brandenburger Anteile werden jedoch insbesondere folgende Vertragsinhalte definiert:

- Brutto- oder Bruttoanreizverträge
- Tarif, Vertrieb, Einnahmenaufteilung und Fahrgastinformation gemäß den Standards des VBB
- Berichtswesen zu einzelnen Schlüsselkennziffern des Qualitätsmanagements des VBB und zur monetären Vertragsabwicklung

Geplante Maßnahmen zur Dekarbonisierung des SPNV im Land Brandenburg



Legende

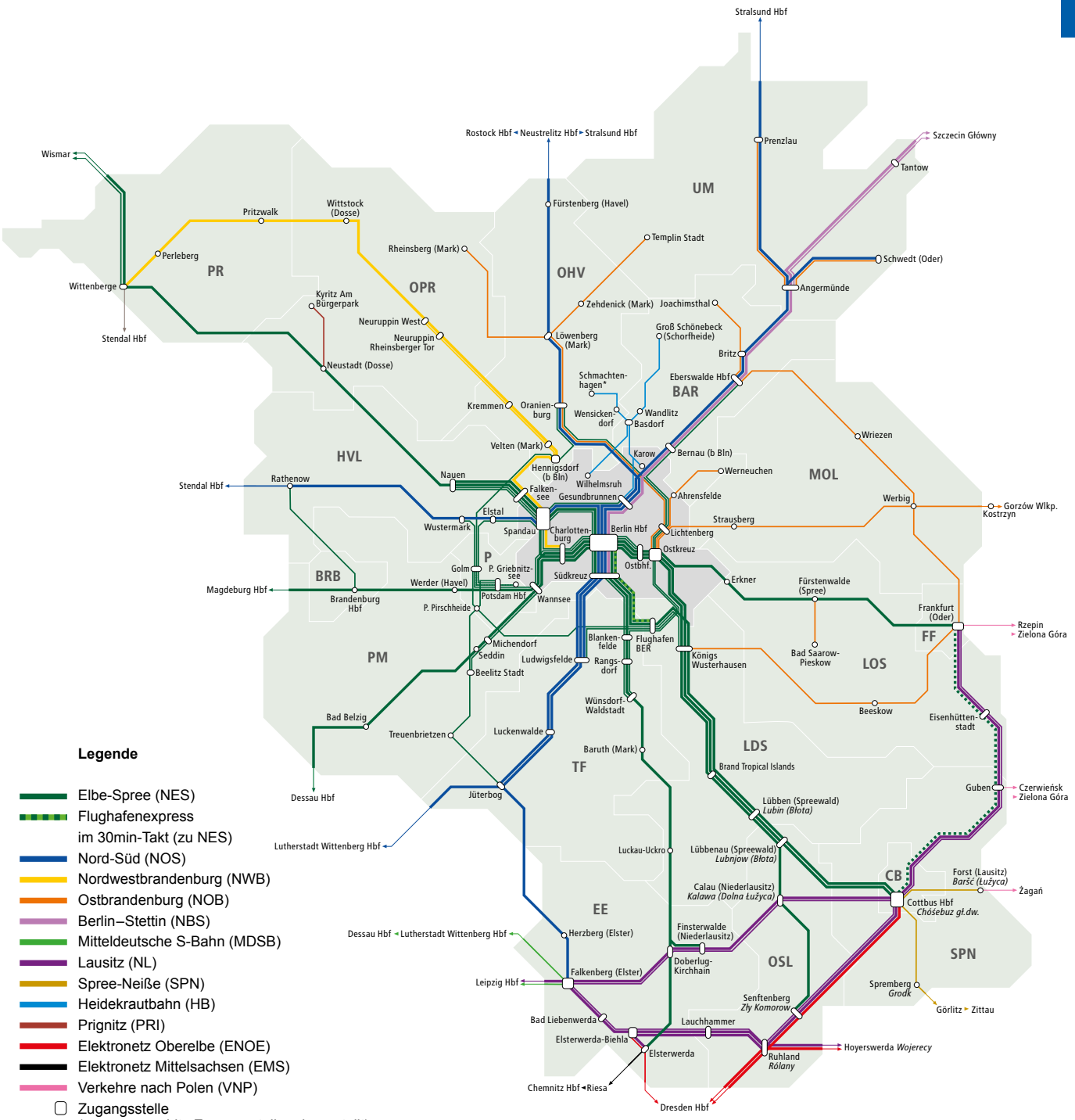
Umstellung des SPNV
auf lokal emissionsfreien Betrieb:
- Strecke elektrisch (mit Oberleitung) betrieben
- Ende des Dieselbetriebes bis Dez. 2024
- Ende des Dieselbetriebes bis Dez. 2026
- Ende des Dieselbetriebes bis Dez. 2028
- Ende des Dieselbetriebes zu einem Zeitpunkt ab 2030
- gestrichelte Linien: derzeit Dieselbetrieb unter Oberleitung
- ○ ausgewählte Zugangsstellen

keine Darstellung des Berliner S-Bahn-Netzes, da voll elektrisch
keine Darstellung von Einzelfahrten mit abweichender Traktion
Darstellung inklusive Dresdner Bahn (Inbetriebnahme 2025)
und Stammstrecke Heidekrautbahn (Inbetriebnahme 2024)

Karte 26: Zeitpunkte der Umstellung dieselbetriebener SPNV-Strecken auf elektrische oder alternative Traktionen im Land Brandenburg (Dekarbonisierung) (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Zielzustand



Legende

- Elbe-Spree (NES)
- Flughafenexpress im 30min-Takt (zu NES)
- Nord-Süd (NOS)
- Nordwestbrandenburg (NWB)
- Ostbrandenburg (NOB)
- Berlin–Stettin (NBS)
- Mitteldeutsche S-Bahn (MDSB)
- Lausitz (NL)
- Spree-Neiße (SPN)
- Heidekrautbahn (HB)
- Prignitz (PRI)
- Elektronetz Oberelbe (ENOE)
- Elektronetz Mittelsachsen (EMS)
- Verkehre nach Polen (VNP)
- ▢ Zugangsstelle (nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt)
- * Bedienung nur an Wochenend- und Feiertagen

Infrastrukturstand ist das Jahr 2027

Karte 27: Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Zielzustand (Quelle: VBB GmbH)

Vergabenetze bei der Berliner S-Bahn

Hintergründe zur Teilnetzbildung
Die Bildung der drei Teilnetze der Berliner S-Bahn ist unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte erfolgt. Unter anderem wurde darauf geachtet, dass die Netze unabhängig voneinander zu betreiben sind und das Leistungsvolumen möglichst ausgewogen verteilt ist. Zudem war der wirtschaftliche Einsatz vorhandener Altfahrzeuge zu beachten. Ebenso lag ein besonderer Fokus auf deren Einsetzbarkeit unter der Randbedingung der erforderlichen Netzumstellung des Zugsicherungssystems: von der mechanischen Fahrsperre auf das neue, balisengestütze Zugsicherungssysem ZBS bis 2025. In Tabelle 42 sind die einzelnen Teilnetze der Berliner S-Bahn dargestellt.

Besonderheiten der S-Bahn-Fahrzeuge
Für den Ersatz derjenigen Fahrzeuge, die das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, sowie den Aufwuchs der Fahrzeugflotte im Zuge der Verkehrswende sind speziell für die Anforderungen des Berliner S-Bahn-Netzes zu entwickelnde Neufahrzeuge zu beschaffen. Die Weiterentwicklung des Berliner S-Bahn-Netzes und des dort zu erbringenden Verkehrsangebotes wird über entsprechende Zubestelloptionen für die Verkehrsleistungen und die zu beschaffenden Fahrzeuge abgebildet.

Vertrieb
Die Vertriebsleistung für das S-Bahn-Netz wird künftig über eine separate Vergabe organisiert.

Übersicht der Teilnetze
Das **Teilnetz Ring** ist in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben worden, die erste Betriebsstufe startete am 01.01.2021, der Vollbetrieb wird mit Betriebsstufe 5 im Oktober 2023 erreicht.

Für die **Teilnetze Stadtbahn** und **Nord-Süd** (SBSNS) laufen derzeit zwei, beide Teilnetze einschließende, Vergabeverfahren. In dem Verfahren SBSNS-I sind Bestandsfahrzeuge zugelassen, so dass diese entsprechend ihrer konzipierten Lebensdauer angeboten und eingesetzt werden können. Im Rahmen des sich anschließenden Verfahrens SBSNS-II sind Neufahrzeuge zu beschaffen. Ziel ist ein effektiver Wettbewerb mit dem Ergebnis angemessener Preise bei dauerhaft guter Qualität. Für das Verfahren SBSNS-II wurden jeweils Teillose für die Fahrzeugbeschaffung bzw. Instandhaltung einerseits und den Fahrbetrieb anderseits gebildet. Angebote sind auf die resultierenden vier Einzellose, auf Loskombinationen und auf die Gesamtleistung möglich. Die künftigen Verträge für den Betrieb haben eine Laufzeit von 15 Jahren, für die Instandhaltung hingegen von 30 Jahren, womit die Qualität der Fahrzeuge gesichert wird.

Erstmals in der Geschichte der Berliner S-Bahn werden die Fahrzeuge Berliner Landesbesitz.

Tarifanerkennung im Fernverkehr

Auf SPNV-Strecken mit parallel verkehrenden Angeboten im Schienenpersonenfernverkehr erfolgt eine jeweilige Prüfung, ob diese Verkehre als Ergänzung zum Angebot im Regionalverkehr erforderlich sind. Sofern dies der Fall ist, erfolgt die Vergabe der Anerkennung der Nahverkehrstarife auf dem Weg der wettbewerblichen Vergabe. Tabelle 43 stellt diese dar.

4.4.3 Übersicht der Laufzeiten der Verkehrsverträge

Mit Ausnahme der Linien RB66, RB91, RB92 und RB93, alle mit Zielen in Polen, wurden alle Verkehre im Verbundgebiet bereits im Wettbewerb vergeben, manche

Kürzel	Name	Linien	ca. Zkm p.a. gesamt
SBR	Teilnetz Ring	S41, S42, S46, S47, S8*	9,8 Mio.
SBS	Teilnetz Stadtbahn	S3, S5, S7, S75, S9	*14 Mio.*
SBNS	Teilnetz Nord-Süd	S1, S15, S2, S25, S85	*16 Mio.*

* *Hinweis: S8 wird dem Teilnetz SBNS zugeordnet und durch S45 ersetzt*

Tabelle 42: Vergabenetze bei der Berliner S-Bahn (Quelle: VBB GmbH)

Relation	Umfang im Fahrplan 2021	Laufzeit mit aktuellem Verkehrsvertrag bis
[Norddeich Mole –] Potsdam Hbf – Berlin Hbf – Cottbus Hbf	1 Zugpaar	Dezember 2034
Berlin Hbf – Elsterwerda [– Dresden Hbf – Chemnitz Hbf]	8 Zugpaare	Dezember 2034
Berlin Südkreuz/Berlin-Spandau – Prenzlau [– Stralsund Hbf/Ostseebad Binz]	3 – 6 Zugpaare (saisonaler Fahrplan)	Dezember 2026

Tabelle 43: Relation, Laufzeit und Umfang der Tarifanerkennungen im Fernverkehr (Quelle: VBB GmbH)

Netz	Laufzeit	Betreiber	Linien*	Umfang* ca.
E-Netz Oberelbe (ENOE)	2026 – 40	noch nicht bekannt	RE11, S6, RE15, RE18	1,1 Mio. Zkm
MDSB2025PLUS (MDSB 2025+)	2025 – 37		S4	0,1 Mio. Zkm
Netz Berlin-Stettin	2026 – 38		RE9	1,3 Mio. Zkm
Netz Nord-Süd (NOS2)	2026 – 38		RE3, RE4, RE5	5,7 Mio. Zkm

Tabelle 44: In Vorbereitung oder aktuell in Vergabe befindliche Vergabeverfahren im SPNV (Quelle: VBB GmbH)

bereits zum zweiten bzw. dritten Mal. Tabelle 44 zeigt SPNV-Vergaben, die sich aktuell in Vorbereitung oder bereits in der Vergabe befinden.

In den Jahren ab 2023 wird die Wettbewerbstrategie konsequent fortgeführt. Auch wenn die Rahmenbedingungen bzgl. der finanziellen Mittel, der Leistungsfähigkeit des Wettbewerbsmarktes und der Umweltanforderungen einem stetigen Wandel unterliegen, gilt es, den SPNV als Daseinsvorsorge langfristig auf hohem qualitativem Niveau zu sichern und auf die genannten Rahmenbedingungen mit guten Lösungen zu reagieren.

Ein Zug der bundeslandüberschreitenden Linie RB45 in Elsterwerda, EE (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

ENT-
WURF

Zeitstrahl der SPNV-Vergaben im Land Brandenburg

Stand: Februar 2022, VBB GmbH

Name Netz / Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Federführung durch die VBB GmbH																									
Netz Elbe-Spree / Netz Stadtbahn 1+2	**STB** (10 J.): [1]		**NES** (12 J.): RE1, RE2, RE7, RE8, RB10, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23, RB24, RB32, RB33, RB37, RB51, FEX, ab 12-2026: RB91, RB92, RB93																						
Netz Lausitz / Netz Cottbus-Leipzig	**CBL** (13 J.): [2]		**NL** (13 Jahre): RE10, RE11, RB11, RB43, RB49																						
Netz Ostbrandenburg	**NOB** (10 Jahre): [3]				**NOB** (12 Jahre): RB12, RB25, RB26, RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB63																				
Heidekrautbahn	**HB Notver-gabe** (2 J.)[4]		**HB interim** (2 J.): RB27		**HB** (10 Jahre): RB27																				
Netz Nord-Süd	**NOS** (12 Jahre): RE3, RE5, *ab Ende 2022:* RE4						**NOS** (12 Jahre): RE3, RE4, RE5, *ab Elektrifizierung Stammstrecke Lehrter Bahn:* RB34																		
Netz Prignitz	**PR Interim** (2 Jahre): [5]		**PR** (2 J.): RB73		**PR** (4 Jahre): RB73				**PR** (12 Jahre): RB73																
Netz Nordwest-brandenburg	**NWB** (12 Jahre): RE6, RB55								**NWB** (12 Jahre): RE6, RB55																
Netz Berlin-Stettin / Verkehre nach Polen	**VNP** (6 Jahre): [6]		**VNP Interim** (4 Jahre): RB66, RB91, RB93				**NBS** (12 Jahre): RE9, *ab Einführung S-Bahn-Netz Stettin:* RB66																		
Netz Spree-Neiße	**SPN** (12 Jahre): RB46, RB65										**SPN** (12 Jahre): RB46, RB65 *[abhängig von Elektrifizierung Cottbus - Görlitz]*													
Tarifanerkennung im Fernverkehr	**TF** (15 Jahre): Strecken Berlin - Elsterwerda, Potsdam - Cottbus, Berlin - Prenzlau (bis Ende 2026)														**TF** (10 Jahre): Berlin - Elsterwerda, Potsdam - Cottbus										
Tarifanerkennung im Fernverkehr 2							**TF2** (10 Jahre): Berlin - Prenzlau																		
2. Federführung durch das Land Berlin																									
S-Bahn-Netz Ring	**SBI-VV** und **SBR-VV:** [7]				**SBR-VV** (wettbewerbliche Vergabe, 15 Jahre [01.01.2021 - Dez. 2035]): S41, S42, S46, S47, S8 *[S8 wird herausgelöst und durch S45 ersetzt]*																				
S-Bahn-Netz Nord-Süd / S-Bahn-Netz Stadtban	**SBI_II-VV (Interim 2)** (Dez. 2017 - 21.06.2027)				**SBI_II-VV** und **SBSNS-I-VV:** [7]				**SBSNS-I-VV** und **SBSNS-II-VV** (*wettbewerbliche Vergabe*, Dez. 2023-2033[7]): S1, S15, S2, S25, S3, S45, S5, S7, S75, S85, S9						**SBSNS-II-VV** (*wettbew. Verg.*, Dez. 2027-2042[7], *Fzg-Instandh. 2027 - 2057*): S1, S15, S2, S25, S3, S5, S7, S75, S8, S85, S86, S9									
3. Federführung durch benachbarte Aufgabenträger (Sachsen und Sachsen-Anhalt)																									
Netz Elbe-Altmark	**ELA** (4 J.): RB34		**ELA** (4 Jahre): RB34				*Übergang in den Vertrag NOS bis Ende 2034*																		
Mitteldeutsches S-Bahn Netz 1	**MDSB-1** (12 Jahre): S4[8]						**MDSB-1** (12 Jahre): Einzelfahrten der S4																		
Elektronetz Oberelbe / Netz Elbe-Elster	**EE:** RE15, RE18, RB31, *nur bis Ende 2022:* RB49						**ENOE** (15 Jahre): RE11, RE15, RE18, RB31																		
Elektronetz Nord	**ENORM** (15 Jahre): S1								**ENORM** (15 Jahre): S1																
Elektronetz Mittelsachsen	**EMS** (15 Jahre): RB45										**EMS** (15 Jahre): RB45														
Mitteldeutsches S-Bahn Netz 2	**MDSB-2** (15 Jahre): S2, S8, RE3S, RB51ST, RB81										**MDSB-2** (15 Jahre): RB51ST, RB81														

Legende

- Derzeit aktuelle Verkehrsverträge
- Interimsvergaben
- Folgevergaben

Hinweis: Die Betriebsaufnahme erfolgt in der Regel im Dezember vor den bezeichneten Kalenderjahren.

[1] RE1, RE2, RE4, RE7, RE9, RB10, RB13, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23, RB24
[2] RE10, RB43
[3] RB12, RB25, RB26, RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB63
[4] RB27
[5] RB73, RB74
[6] RB66, RB91, RB92
[7] Abgestuftes Ein-/Auslaufen der Linien in diesen Verträgen
[8] Abschnitt Hoyerswerda - Falkenberg (Elster) nur bis Dez 2022

Abbildung 21: Gesamtübersicht der aktuellen SPNV-Verkehrsverträge im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

4.5 Finanzierungskonzept

Die folgenden Akteure und Rahmenbedingungen der ÖPNV-Finanzierung stellen die zentralen Bausteine des Finanzierungskonzepts dar. Die Finanzierung des ÖPNV speist sich aus mehreren Ressourcen:

1. Ressource – Europäische Union
Bestimmte Fördermittel stehen seitens der EU für den Einsatz bei Infrastrukturprojekten zur Verfügung (siehe Kapitel 4.5.3).

2. Ressource – Bund
Mit der gesetzlichen Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln finanziert der Bund zu einem großen Teil den ÖPNV des Landes Brandenburg. Zusätzlich fördert der Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Investitionen für Infrastrukturprojekte.

3. Ressource – Aufgabenträger SPNV und kÖPNV
Die zweite Ressource bilden das Land selbst sowie die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger. Dem Land obliegt die Finanzierungsverantwortung (Ausschüttung des „Bestellerentgelts“ auf Grundlage von Verkehrsverträgen) für den SPNV, während der kommunale ÖPNV von den Landkreisen und kreisfreien Städten im Rahmen einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe finanziert wird. Wichtigstes landesgesetzliches Instrument der ÖPNV-Finanzierung ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG), das sich die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“[48] zum Ziel gesetzt hat.

Auf dessen Grundlage werden den Aufgabenträgern des kÖPNV vom Land pauschalierte Zuweisungen unterstützend zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus gibt es weitere landesgesetzliche Grundlagen, die die ÖPNV-Finanzierung zum Inhalt haben. Dies sind u. a.:

- **ÖPNV-Finanzierungsverordnung** (ÖPNVFV): Regelung der Verteilung der für den kommunalen ÖPNV bereitgestellten finanziellen Mittel auf Landkreise und kreisfreie Städte
- **Richtlinie ÖPNV-Invest** (RiLi ÖPNV-Invest): Investitionsförderung von ÖPNV-Infrastruktur

4. Ressource – Fahrgeldeinahmen und sonstige Erlöse (z. B. Werbung)
Die dritte Ressource bilden die Fahrgeldeinahmen, welche die Fahrgäste für die erbrachten Beförderungsleistungen im ÖPNV bezahlen. Diese Einnahmen aus jenen Verträgen stehen dem Land Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV zu (siehe Kapitel 4.5.2). Die Landkreise und kreisfreien Städte finanzieren den kommunalen ÖPNV auf ihrem Territorium.

Förderung von Infrastrukturkosten

Zur Verbesserung der Infrastruktur unterstützt das Land im Rahmen von Bau- und Finanzierungsverträgen den Aus- und Neubau von Schienenanlagen. Die Bezuschussung von Investitionsmaßnahmen durch das Land erfolgt grundsätzlich im Rahmen einer fahrplanbasierten Infrastrukturplanung oder zur Verbesserung von Anschlussbeziehungen zum kommunalen ÖPNV. Diese werden sich ebenso wie die Ausgleichszahlungen für die Verkehrsleistungen auch in Zukunft auf verschiedene Finanzierungsquellen aus Bundes- und Landesmitteln stützen, die im weiteren Verlauf dargestellt werden.

48 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, GVBl.I/95, (Nr 20), § 2 (1); zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017.

ENT-
WURF

4.5.1 Territorialprinzip als Grundlage der Finanzierung

Die Finanzierung basiert auf einem grundlegenden Prinzip: dem Territorialprinzip. Es besagt, dass das Land Brandenburg grundsätzlich die Verkehrsleistungen auf dem eigenen Territorium finanziert. Das wird dann relevant, wenn in Zusammenarbeit mit anderen Aufgabenträgern länderübergreifende SPNV-Angebote realisiert werden. Das Territorialprinzip wirkt somit im Hinblick auf Bestellung, Finanzierung sowie die Kosten- und Erlösaufteilung von landesübergreifenden Verkehrsleistungen. Dennoch kann es in Ausnahmefällen Abweichungen geben.

Im kommunalen ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig.

4.5.2 Einnahmen als Mittel zur Finanzierung des SPNV

Darüber hinaus dienen die Fahrgeldeinnahmen der Finanzierung des SPNV-Angebotes, da die „Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr […] nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken [sind]“.[49] Bei Bruttoverträgen stehen die erzielten Fahrgeldeinnahmen dem jeweiligen Aufgabenträger zu. Mit der steigenden Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel und dem kontinuierlichen Anstieg der jährlichen Fahrgastzahlen im SPNV sind auch Steigerungen der Fahrgeldeinnahmen zu erwarten. Inwiefern sich die Fahrgastzahlen und damit einhergehend die Fahrgeldeinnahmen in Folge der COVID-19-Pandemie normalisieren werden, ist Gegenstand engmaschiger Beobachtungen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich die Fahrgastnachfrage mittelfristig erholt.

4.5.3 Gesetzliche Basis zur Finanzierung des SPNV

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) erhalten die Länder für den ÖPNV einen Anteil aus dem Steueraufkommen des Bundes, der insbesondere zur Finanzierung des SPNV zu verwenden ist und dessen zweckgebundener Einsatz von den Ländern jährlich nachgewiesen werden muss. Der insgesamt auf die Bundesländer zu verteilende Betrag wurde seit der Veröffentlichung des vorangegangenen Landesnahverkehrsplan im Rahmen des Klimaschutzpakets des Bundes nochmals erhöht[50]. Die Zuweisung erfolgt mittels verschiedener Verteilungsschlüssel (u. a. Kieler Schlüssel). Die jährliche Steigerung des Betrags liegt bis zum Jahr 2031 bei 1,8 Prozent[51].

Dem Land stehen somit im Jahr 2022 Regionalisierungsmittel in Höhe von circa 481,9 Millionen Euro zur Finanzierung des ÖPNV und von Investitionen zur Verfügung. Die Entwicklung der Brandenburger Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2031 wird im nachfolgenden Diagramm dargestellt.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III)

Für den Erhalt der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die etwa 90 Prozent der vom SPNV genutzten Eisenbahninfrastruktur umfasst, sorgt der Eigentümer Bund durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG. In der LuFV III ist vereinbart, dass

49 § 9 Abs. 1 – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) in der Fassung vom 14. Dezember 2017.

50 Vgl. § 5 Abs. 11f. sowie Anl. 3 – Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)

51 Vgl. § 5 Abs. 6 und 11 – Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)

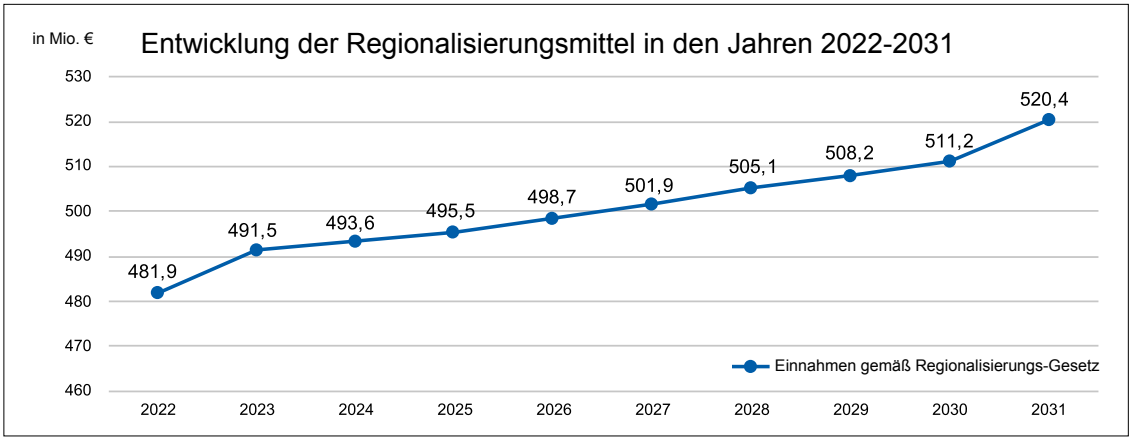


Abbildung 22: Entwicklung der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel in den Jahren 2022 - 2031 (Datenquelle: § 5 sowie Anl. 1-3 – Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Grafik: VBB GmbH)

über Nutzungsentgelte generierte Gewinne als Dividende in vereinbarter Höhe an den Eigentümer übergeben werden. Weiterhin sind Leistungskriterien vereinbart, deren Erfüllung eine Mittelzuweisung des Bundes als Eigentümer in ebenfalls vordefinierter Höhe zur Finanzierung von Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen umfasst. Dies schließt auch Ersatzneubauten (= Ersatzinvestitionen nach wirtschaftlichem Verschleiß von Anlagenteilen, also alle Investitionen in die Schienenwege, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans sind) ein.

In der Anlage 8.7 zur LuFV wird, abweichend vom grundsätzlich auf Erhalt und Ersatz des Anlagevermögens ausgerichteten Inhalt der Vereinbarung (LuFV III), den einzelnen Bundesländern als Aufgabenträgern für den SPNV ein begrenztes Budget aus Bundes-/LufV-Mitteln – ähnlich dem Verteilprinzip des Kieler Schlüssels – speziell für den Ausbau des SPNV bereitgestellt. Über dessen Verwendung können Betreiber und SPNV-Aufgabenträger gemeinsam entscheiden. In Brandenburg liegt der Anteil bei 138,5 Mio. Euro für die Leistungsjahre 2020-2029 (4,9 Prozent des Bundesbudgets).

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG)

Der Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur erfolgt vornehmlich mit dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG), welches in Maßnahmelisten enthaltene Vorschläge der Betreiber bewertet, priorisiert und Bedarf feststellt.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Auch können die vom jeweiligen Aufgabenträger als volkswirtschaftlich sinnvoll erkannten Ausbauten über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für eine Förderung aus Bundesmitteln angemeldet werden. Voraussetzung für die Aufnahme in das Förderprogramm ist u. a. der Nachweis eines volkswirtschaftlichen Nutzens der geplanten Maßnahme durch den Antragsteller unter Einsatz entsprechend anerkannter Verfahren.

Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Zur Senkung des CO_2-Ausstoßes im Verkehr nach dem operationellen Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2021-2027 wurden bzw. werden durch das Land Mittel für ÖPNV-Projekte der Mobilitätsstrategie 2030 eingesetzt.

Europäisches Finanzierungsinstrument CEF

Die Connecting Europe Facility (CEF) ist ein Instrument der Europäischen Union zur Finanzierung von europäischen Infrastrukturen. Berlin und Brandenburg setzen sich dafür ein, dass mit der Connecting Europe Facility-Transport (CEF-T) die Finanzierung des zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Strecke Berlin – Stettin und im Rahmen des Projekts i2030 der Ausbau der Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen im Rahmen von i2030 unterstützt wird.

Richtlinie ÖPNV-Invest (RiLi ÖPNV-Invest)

Das Land Brandenburg verfügt auch selbst über die Möglichkeit, mit einer auf Verbesserungen im ÖPNV abzielenden Förderrichtlinie (der RiLi ÖPNV-Invest) Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur finanziell zu unterstützen. Diese Förderrichtlinie enthält Angaben zu Antragsberechtigten, Antragsvoraussetzungen und weiteren Rahmenbedingungen. Unter der Maßgabe dieser Richtlinie können zum Beispiel Einzelvorhaben oder Bestandteile der Rahmenvereinbarung mit DB Station&Service umgesetzt werden.

ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG)

Auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes unterstützt das Land die kommunalen Aufgabenträger finanziell durch pauschalierte Zuweisungen, deren Verteilung nach den Regelungen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung erfolgt. Derzeit wird eine Evaluierung des ÖPNV-Gesetzes durchgeführt.

4.5.4 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten

Des Weiteren sind Landeszuschüsse in Einzelverträgen ein unregelmäßiges Instrument, um den Infrastrukturbetreiber landesseitig beim Infrastrukturausbau zu unterstützen.

Darüber hinaus gibt es in Ausnahmefällen die Möglichkeit der Mitfinanzierung von SPNV-Leistungen durch Städte, Kommunen, Landkreise oder Gebietskörperschaften.

4.5.5 Zukünftiger Finanzmittelbedarf im SPNV

Aus den im Kapitel 4.1.5 vorgestellten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im SPNV resultiert ein gegenüber den Jahren 2018-2022 erhöhter Bedarf an ausgleichenden Finanzmitteln zur Deckung der Bestellkosten. Abbildung 23 zeigt den prognostizierten Bedarf zur Finanzierung der Bestellkosten des Brandenburger SPNV-Angebotes bis 2040.

Ein Großteil der im Kapitel 4.1.5 dargestellten Verkehre ist bereits im Einklang mit dem aktuellen Landesnahverkehrsplan 2018 in Verkehrsverträgen bzw. in Vergaben gebunden und somit indisponibel (grüne Balken in der Grafik, siehe auch Linienübersicht der Jahre 2023 und 2027 im Kapitel 4.1.5). Die Kosten der im Rahmen des Perspektivnetzes 2030+ geplanten Mehrverkehre (Maßnahmen der Priorität 1 und 2 sowie des

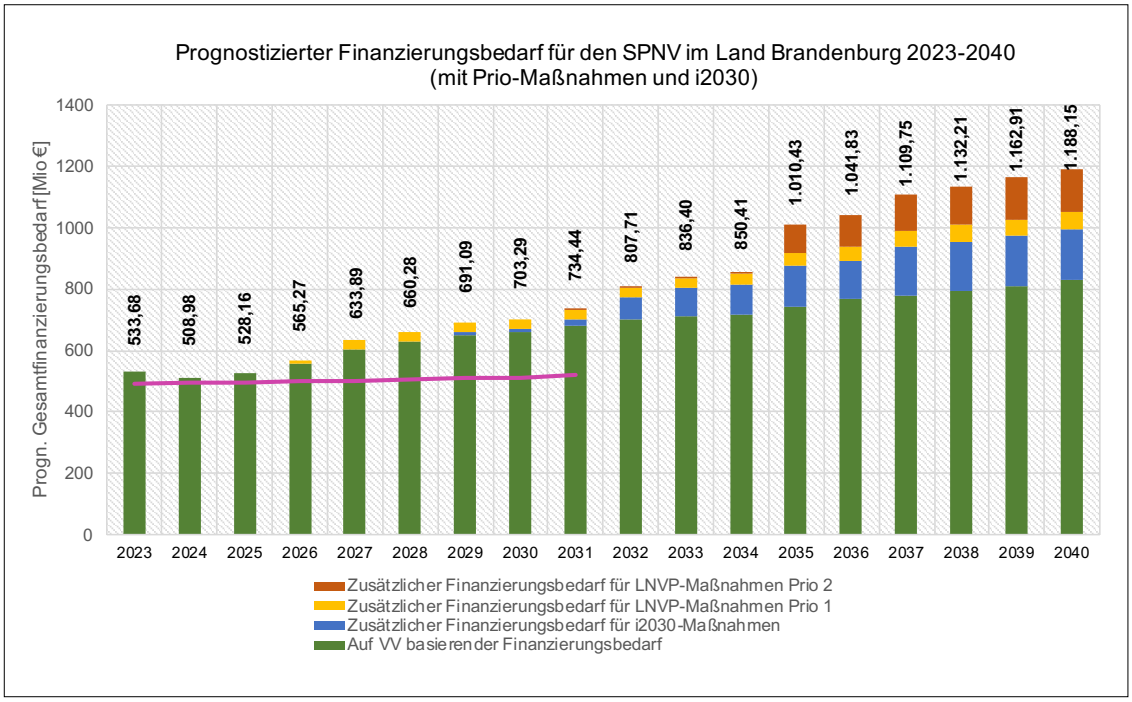


Abbildung 23: Prognostizierter Finanzierungsbedarf für den SPNV im Land Brandenburg 2023-2040
(Quelle: VBB GmbH)

i2030-Projektes, vgl. Kapitel 4.1.5) gehen ohne Investitionskosten für den notwendigen Infrastrukturausbau in die Berechnung ein. Ebenso sind keine Kosten für die mit nachrangiger Priorität in das Perspektivnetz eingehenden Angebotsausweitungs-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des der Berliner S-Bahn-Netzes (Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich erst nach 2040) sowie zum Betrieb potenziell zu reaktivierender Strecken (vgl. Kapitel 4.1.4) eingeplant (zunächst detailliertere Untersuchungen und gegebenenfalls Bau notwendig).

Es wird darauf hingewiesen, dass die in Abbildung 23 dargestellte Prognose auf Schätzungen und Annahmen zu zukünftigen Entwicklungen beruht. Der höhere Finanzbedarf im Jahr 2023 gegenüber 2024 beruht auf vertraglichen Einmaleffekten zu Beginn des Verkehrsvertrages Netz Elbe-Spree, die über die gesamte Vertragslaufzeit eine wirtschaftliche Alternative sind.

Sichtbar ist, dass es voraussichtlich ab dem Jahr 2023 zu einer Unterfinanzierung des SPNV kommen wird. Trotz einer bestehenden Finanzreserve aus zweckgebundenen Resten der Regionalisierungsmitteln, welche kontinuierlich abgebaut wird, wird sich die Nichtauskömmlichkeit der Finanzierung des SPNV mit Regionalisierungsmitteln voraussichtlich ab dem Jahr 2024 bemerkbar machen. Der Prognose ist unterstellt, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes vollständig für den SPNV genutzt werden. Die gestiegenen Infrastrukturkosten im Zusammenhang mit § 37 Abs. 3 ERegG wurden in der Prognose berücksichtigt.

ENT-
WURF

Fazit

Die Sicherung der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln dient einem leistungsfähigen Regional- und S-Bahn-Verkehr in allen Landesteilen und damit einer nachhaltigen Landesentwicklung. Gleichzeitig ist es für das Erreichen der bundesweiten Klimaschutzziele erforderlich, das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auszubauen. Deswegen wird sich das Land neben der Aufstockung der Landesmittel im ÖPNV, die unter anderem aus dem höheren Anteil am Bundes-Umsatzsteueraufkommen finanziert werden soll, auf bundespolitischer Ebene intensiv für die Erhöhung der im Jahr 2020 angepassten Regionalisierungsmittel einsetzen. Aus Sicht des Landes ist dies zwingend erforderlich, um die Finanzierung des Status Quo und – darüber hinaus – des dauerhaften Mehrbedarfs im ÖPNV zukünftig zu gewährleisten. Die im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Juni 2021 einstimmig formulierte Forderung an den Bund, die Regionalisierungsmittel zusätzlich zur gesetzlich festgelegten Dynamisierung um jeweils mindestens 1,5 Mrd. Euro jährlich und damit dauerhaft ab 2023 zu erhöhen, ist dahingehend ein erster Schritt in die richtige Richtung.

4.6 Kommunaler ÖPNV

Das Land Brandenburg strebt ein integriertes und gut abgestimmtes Angebot zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV an. Besonders deutlich wird dies beim Konzept für den PlusBus, der die Qualität des verlässlichen und vertakteten SPNV in die Fläche trägt und auf aufkommensstarken Achsen ein mit dem SPNV gut verknüpftes Angebot auf die Straße bringt. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger durch die VBB GmbH bei der Weiterentwicklung der Angebote.

4.6.1 PlusBus

Das Land Brandenburg strebt eine Erhöhung der Linienzahl auf 50 Linien bis 2024 an. Gegenüber 2019 bedeutet dies eine Verdoppelung der Linienzahl. Dieses Ziel stellt für die kommunalen Aufgabenträger eine besondere Herausforderung dar.

Die bestehenden Umsetzungshindernisse wurden daher analysiert. Hierbei wurde deutlich, dass die Umsetzung in stark ländlich geprägten Räumen besonders schwierig ist. Dort verkehren bereits unter der Woche relativ wenige Fahrten, am Wochenende noch weniger. Ein Erfüllen der PlusBus-Kriterien erfordert dementsprechend einen höheren Aufwand als in verdichteten Räumen. Auch Kreisgrenzen-überschreitende Relationen sind in der Umsetzung eine Herausforderung, dabei gibt es gerade hier ein relativ hohes Potenzial.

Das Land führt die zusätzliche finanzielle Unterstützung für die PlusBusse fort. Darüber hinaus prüft das Land mittelfristig, ob und wie der Standard, der durch die PlusBusse erreicht wurde, zur Erschließung aller Landesteile dienen kann.

4.6.2 Stadt-Umland-Linien und Zubringer zum SPNV im Berliner Umland

Während die Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren im Umland erheblich gewachsen sind, hat sich das ÖPNV-Angebot oftmals nicht entsprechend weiterentwickelt. Dabei ist gerade das Berliner Umland besonders dicht besiedelt und durch hohe grenzüberschreitende Pendlerverkehre gekennzeichnet, wodurch sich ein hoher Handlungsdruck ergibt. Die Aufgabenträger für den SPNV haben darauf bereits seit 2018 mit praktikablen Mehrbestellungen und dem Schieneninfrastrukturprojekt i2030 reagiert.

Für die Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV steht diese Herausforderung größtenteils noch an. Dafür ist es wichtig, die oftmals erheblichen Unterschiede in der ÖPNV-Angebotsqualität zwischen Berlin und dem Umland anzugleichen. Im Fokus stehen dabei Taktverdichtungen bei Zubringerlinien zum Regionalverkehr und zur S-Bahn sowie bei den Stadt-Umland-Linien nach Berlin hinein.

Die VBB GmbH wird sich mit dem Land und den angrenzenden kommunalen Aufgabenträgern in Brandenburg abstimmen und konkrete Vorschläge erarbeiten, wie eine Verbesserung der Umland- und Zubringerverkehre sukzessive umgesetzt werden kann. Dabei ist bei den grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen insbesondere auf einen angemessenen Naturalausgleich zu achten.

4.6.3 Weiterentwicklung des liniengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehrs

Aus den zahlreichen, in den letzten Jahren umgesetzten ÖPNV-Konzepten (vgl. Kapitel 3.3.2) lassen sich Erfahrungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ableiten:

- **Taktverdichtungen:** Die Umsetzung von Taktsystemen geht meist mit einem überproportionalen Fahrgastzuwachs einher. Insbesondere im Stadt-Umland-Bereich sind Taktverdichtungen, welche in begrenzten Umfang auch durch Linienüberlagerungen erreicht werden können, notwendig.
- **Ausweitung des Angebotes im Spät- und Wochenendverkehr:** Unabhängig vom Wohnort haben Fahrgäste ein über den gesamten Tag verteiltes Verkehrsbedürfnis. ÖPNV-Angebote mit langen Verkehrszeiten steigern die Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebotes und die Akzeptanz gegenüber dem Pkw-Verkehr.
- **Bevorrechtigungen und Beschleunigungen:** Die zunehmende Überlastung der Straßen beeinträchtigt häufig auch die Pünktlichkeit von Bus und Straßenbahn. Nachhaltige Instrumente zur Steigerung der Fahrplanstabilität sind die Errichtung von Busspuren sowie die Installation von ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen. Bisher gibt es diese nur in wenigen Landkreisen und kreisfreien Städten. Ziel sollte deshalb eine deutliche Ausweitung sein.
- **Schülerverkehre und Fahrplanabstimmung:** Eine fahrplanbasierte Flexibilisierung von Schulanfangszeiten sowie die Systematisierung des Schülerverkehrs zur möglichst weitgehenden und kapazitätsverträglichen Integration in den

regulären kommunalen ÖPNV sollte von den kommunalen Aufgabenträgern weiter angestrebt werden.

- **Abstimmung zwischen SPNV und kÖPNV:** Das Land Brandenburg setzt sich, unter anderem mit der VBB GmbH, für ein gut zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV abgestimmtes ÖPNV-System ein. Die Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen Bussen und Bahnen sind wichtige Aspekte bei der Gestaltung eines attraktiven Gesamt-ÖPNV und werden von den Fahrgästen erwartet.
- **Anschlussmanagement:** Mit der flächendeckenden Einführung eines ITCS (Intermodal Transport Control System, deutsch: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) steht den Verkehrsunternehmen ein Arbeitsmittel zur Verfügung, um unter anderem das Anschlussmanagement automatisch durchführen zu können. Viele Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg benutzen bereits ein ITCS.

Die Anschlusssicherung im Spannungsfeld des operativen Betriebs

Den Fahrgästen einen sicheren Anschluss bei Verspätungen der Bahn zu ermöglichen, ist nur eine von vielen Anforderungen an die operative Betriebsdurchführung. Wird auf verspätete Zubringer gewartet, kommt es im weiteren Fahrtverlauf unter Umständen zu Verspätungen für alle Fahrgäste und weitere Anschlüsse sind gefährdet. Die entstandenen Verspätungen dürfen zudem nicht auf die Folgefahrt übertragen werden. Diese Zusammenhänge haben einige Konsequenzen für den Umgang mit Anschlusssicherungen:

- **Individuelle Wartezeiten:** Es muss genau abgewogen werden, welcher Anschluss, zu welcher Tageszeit wie lange abgewartet werden kann.
- **Einplanen von Pufferzeiten:** Um die notwendige Flexibilität für das Warten zu ermöglichen, müssen in den Umläufen kostenrelevante Reservezeiten berücksichtigt werden. Diese können ggf. einen Fahrzeugmehrbedarf hervorrufen.
- **Aktualisierung interner Planungen bei veränderten Randbedingungen**: Bei Baustellen oder Fahrplanänderungen müssen die Planungen aktualisiert werden.
- **Umfangreiche Kommunikation gegenüber Fahrgästen:** Aufgrund der Individualität jedes einzelnen gesicherten Anschlusses, kann eine Anschlusssicherung zwar schwer gegenüber den Fahrgästen zu kommunizieren sein – ohne können zusätzliche Wartezeiten jedoch auf Unverständnis treffen.

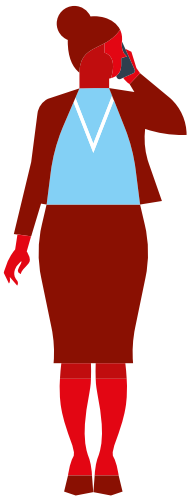
Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird die Anschlusssicherung im Land Brandenburg noch nur punktuell eingesetzt. Hier wird auch in Zukunft ein wesentliches Handlungserfordernis gesehen, um die verkehrlichen Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen.

4.6.4 RufBus

Die bisherigen Entwicklungen zeigen: der RufBus kann sich als klassisches On-Demand-Konzept zur Ergänzung des Linienverkehrs in Räumen bzw. zu Zeiten geringer Nachfrage etablieren. Für eine flächendeckende Erschließung aller Landesteile mit dem ÖPNV kann die Einbindung von RufBus-Systemen in den klassischen Linienverkehr vor allem in der Fläche eine sinnvolle Möglichkeit sein.

Folgende Aspekte sind dabei in Zukunft beachtenswert:

- **Prüfung auf Synergien durch Bündelung:** Bei der Installation weiterer Pilotanwendungen ist – insbesondere mit Blick auf den ländlichen Raum – fokussiert zu prüfen, ob und wie durch Bündelungseffekte und intelligente Steuerungen Leerfahrten vermieden werden können.
- **Mehr Fahrzeuge bei Bündelung:** Eine Bündelung setzt den Einsatz von mehreren Fahrzeugen in Gebieten voraus, in denen derzeit aufgrund eines geringen Fahrgastaufkommens mitunter ein Fahrzeug ausreichend ist. Eine Bündelung setzt somit einen Zugewinn an Fahrgästen voraus. Aufgrund des Einsatzes von Kleinbussen sind die Gesamtkosten gegenüber einem Standard-Linienbus jedoch geringer
- **Fahrgastzufriedenheit durch reduzierte Zugangsbarrieren:** Durch digitale Lösungen für die Buchung von Fahrten oder auch durch die Genehmigung virtueller Haltestellen.
- **Steigerung der Sichtbarkeit wichtig:** Durch Marketingmaßnahmen sowie benutzerfreundliche und einheitliche Bedienoberflächen sollten RufBus-Angebote besser sichtbar gemacht werden.



Ein Rufbus der arge prignitzbus am Bahnhof Wittenberge, PR (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

- **Einheitliche Vermittlung:** Durch Nutzung von digitalen Anwendungen (Apps) zur Buchung.
- **Ansprache neuer Zielgruppen:** Durch größere Sichtbarkeit **von Angeboten** und einfachere Bedienung können neben regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzer auch Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer zum Umstieg bewegt werden.

4.6.5 Innovative Mobilitätsangebote

Die Auswertung der VBB-Stationserhebung (vgl. Kapitel 3.4) hat ergeben, dass flexible Mobilitätsangebote als Zubringerverkehre bislang noch nicht an Bahnhöfen zum Einsatz kommen. Da insbesondere an kleineren Bahnhöfen Angebote im konventionellen Linienverkehr kaum vorhanden sind und in der Regel lediglich mit erheblichem Kostenaufwand ausgeweitet werden könnten, sollte der dortige Einsatz flexibler, bedarfsorientierter Bediensysteme geprüft werden. Somit können den Fahrgästen im Alltag Alternativen zum Pkw geboten werden. Entsprechende Pilotprojekte würden es grundsätzlich ermöglichen, Erfahrungen in Bezug auf verkehrsplanerische und finanzielle Aspekte sowie die Nutzerakzeptanz im Land Brandenburg zu erlangen.

ENT-
WURF

Eine eigene Rechtsgrundlage für neue und auch digitale Mobilitätsangebote/-dienste und Geschäftsmodelle liegt vor (siehe Kapitel 3.3.2). Pilotprojekte können so in den Regelbetrieb überführt werden und auf andere Regionen übertragen werden. Das Land unterstützt hierfür die kommunalen Aufgabenträger bei der Entwicklung, Durchführung und Evaluation entsprechender Pilotprojekte mit dem Förderprogramm „Innovative Mobilitätsangebote im ÖPNV“ („InnoMob“).

Aufgrund des neuartigen Charakters innovativer ÖPNV-Angebote sowie teilweise erhöhter Kosten im Verhältnis zur Nachfrage besteht die Notwendigkeit einer Begleitung und Evaluierung entsprechender Projekte durch eine zentrale Koordinierungsstelle. Das Land strebt daher die Einrichtung einer Kompetenzstelle für innovative Mobilitätsangebote bei der VBB GmbH an, die als Anlaufstelle für die Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote und deren Fördermöglichkeiten dienen soll.

Die Abstimmung der Busfahrpläne auf den Regionalverkehr, wie hier am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte, UM, ist ein bedeutender Faktor für einen guten kÖPNV

Fazit

Im Fokus der Weiterentwicklung und des Ausbaus des kommunalen ÖPNV stehen die Stadt-Umland-Linien, die Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV und die Ausweitung des PlusBus-Netzes, um das Ziel von 50 PlusBus-Linien in Brandenburg zu erreichen. Hier gibt es die größten Defizite im Verhältnis von bestehendem Angebot und potenziellem Fahrgastaufkommen. In Räumen mit geringeren Nachfragepotenzialen ist das ÖPNV-Netz weiter zu ergänzen. Nachdem sich die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen (PBefG-Novelle) verändert haben, sollten die klassischen RufBusse (u. a. in Bezug auf die Kosteneffizienz) weiterentwickelt und auf weiteren Relationen installiert werden.

Neben der Schaffung weiterer Angebote mit nutzerfreundlichen Zugangsbedingungen, ist eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit für eine verbesserte Wahrnehmung dieser Angebote in den Regionen zu berücksichtigen. Im Rahmen flexibler Bediensysteme im ÖPNV sollte der Einsatz weiterer innovativer und flexibler Mobilitätsangebote für die Ausweitung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes geprüft werden. Hierbei gilt es auch, im Rahmen von Pilotprojekten Erfahrungen in Bezug auf planerische und finanzielle Aspekte sowie die Nutzerakzeptanz im Land zu gewinnen. Die Etablierung neuer, bedarfsorientierter Bedienformen kann einen zentralen Beitrag zur Weiterentwicklung eines attraktiven ÖPNV in allen Landesteilen leisten – und somit zur Erreichung der Verkehrswende – beitragen.

4.7 Intermodale Anschlussmobilität

Die Vernetzung der Verkehrsmittel und der einfache Umstieg zwischen Bus, Bahn, Fahrrad und Auto sind neben einem attraktiv und sicher gestalteten Fußgängerverkehr essenzielle Bausteine eines attraktiven ÖPNV. Das Land Brandenburg unterstützt die Kommunen und unternimmt erhebliche Anstrengungen, um das Ankommen und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof zu verbessern (vgl. Kapitel 3.4). So konnten bereits viele hochwertige Stellplätze sowohl für Autos als auch Fahrräder an unterschiedlichen Stationen geschaffen und einige Revitalisierungsprojekte für Bahnhofsempfangsgebäude angestoßen werden.

Verkehrsmittelmix für die erste und letzte Meile (Weg von/zum Bahnhof)

Aussagen zum Verkehrsmittelmix für den Weg von und zum Bahnhof liefern die Fahrgastbefragungen der VBB GmbH, welche jedes Jahr an ausgewählten Stationen im Vorlauf zum SPNV-Regionalverkehr durchgeführt werden. Im Ergebnis werden die Anteile der unterschiedlichen Zubringer zum Bahnhof deutlich. Bemerkenswert ist, dass die Rollen der einzelnen Zubringerarten je nach Raumstruktur differieren. Eine vereinfachte grafische Darstellung der Befragungsergebnisse findet sich in Abbildung 24, für die drei Stationskategorien gebildet wurden (genannte Beispiele müssen nicht Orte sein, an den Befragungen durchgeführt wurden):

- **Kleinere Stationen** mit geringem Busangebot (z. B. Drahnsdorf, Biesenthal, Fürstenberg (Havel) oder Templin Stadt)
- **Größere Stationen** mit Stadtlinienverkehr (z. B. Königs Wusterhausen, Strausberg, Bernau (b Berlin) oder Wittenberge)
- **Hauptbahnhöfe** kreisfreier Städte (z. B. Frankfurt (Oder) oder Cottbus Hbf)

Zur Verbesserung der Anschlussmobilität an den Bahnhöfen ist die kommunale Planung in der Verantwortung. Im Rahmen der Stadtentwicklungsstrategie[52] wird zukünftig auch ein Fokus auf die innerörtliche Mobilität gelegt. Aspekte wie städtebauliche Qualität und Einbindung neuer Vorhaben (v. a. Umfeldgestaltung, Flächenaktivierung) spielen für eine bedarfsgerechte, stadtverträgliche, barrierefreie, konfliktarme und sichere Mobilität, die es innerörtlich zu organisieren und zu gestalten gilt, eine wichtige Rolle. Von Bedeutung ist dabei auch der Fußgängerverkehr mit seinem hohen Anteil am Modal-Split.

4.7.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R)

Die Fahrgastbefragungen zeigen: Der Anteil von SPNV-Fahrgästen, welche mit dem Pkw zum Bahnhof anreisen, beträgt durchschnittlich 20 Prozent. Davon nutzt nur etwa die Hälfte die Möglichkeit, das Auto am Bahnhof abzustellen (P+R); etwa gleich hoch ist der Anteil derer, die zum Bahnhof gebracht werden (K+R). Damit bewegt sich die Zahl in der gleichen Größenordnung wie bei Bike+Ride (vgl. Kapitel 4.7.2).

Bau- und Betriebskosten sowie Platzverbrauch des MIV gegenüber ÖPNV

Durch attraktive ÖPNV-Anschlüsse am jeweiligen Bahnhof sinkt bei größeren SPNV-Stationen der Anteil der Pkw-Nutzenden. Trotzdem verursacht der erhöhte Pkw-Stellplatzbedarf einen enorm erhöhten – gegenüber dem Fahrrad um das zehnfache – Flächenverbrauch. Auch die Bau- und Betriebskosten eines Pkw-Stellplatzes sind um rund das Vierfache teurer als die eines

52 Link: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Strategie%20Stadtentwicklung%20und%20Wohnen%20des%20MIL%20%282021%29.pdf

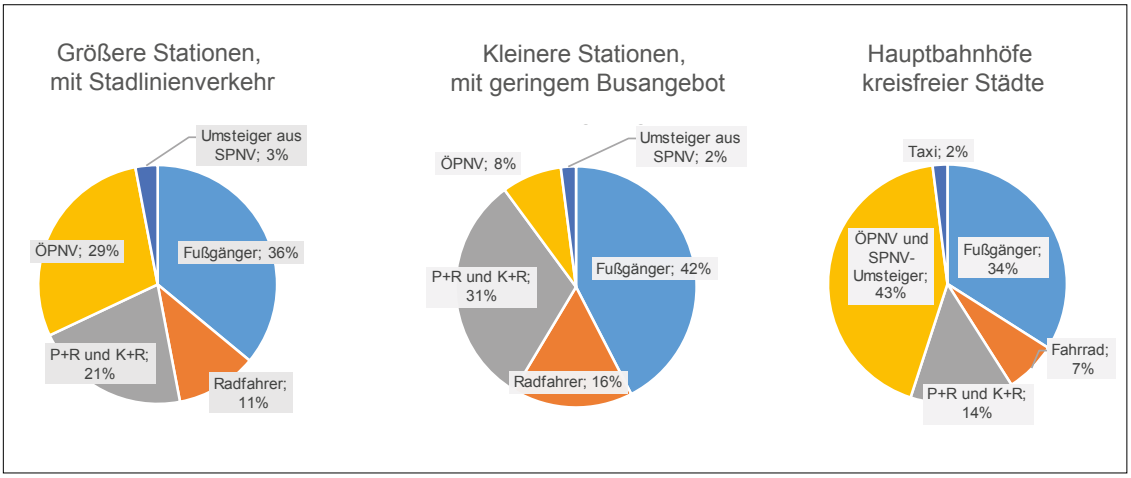


Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung der Fahrgäste im Zulauf auf Stationen verschiedener Größe (Quelle: VBB GmbH)

überdachten Radabstellplatzes. Damit ist die Schaffung eines P+R-Angebotes gerade in Städten, in denen die Grundstücke in Bahnhofsnähe aufgrund vermehrter Nachfrage hochpreisig sind, die kostenintensivste Variante zur intermodalen Erschließung eines Bahnhofes.

Zukünftiger Park- und Stellplatzbedarf

Angesichts der hohen Kosten und des geringen Anteils am Vorlauf ist es das Ziel des Landes Brandenburg, dass sich der Anteil neuer P+R-Stellflächen am tatsächlichen Bedarf orientiert. Dieser wurde im Rahmen der Studie B+R/P+R im Land Brandenburg (vgl. Kapitel 3.4) bis zum Jahr 2030 auf rund 9.000 zusätzliche P+R-Stellplätze beziffert (Details dort). Um Kosten zu sparen und den Pkw-Fahranteil an der Gesamtstrecke möglichst gering zu halten, sollen die Wege zu den zu schaffenden Stellplätzen so kurz wie möglich gehalten werden. Dezentrale, kleinere Anlagen sind daher großen, zentral gelegenen Parkhäusern vorzuziehen.

Handlungsfelder bei der Schaffung neuer P+R-Parkplätze

Bei der Schaffung neuer P+R-Stellplätze ergeben sich die drei große Handlungsfelder Finanzierung, Flächenverfügbarkeit und Auslastungssteuerung.

Für das **Handlungsfeld Finanzierung** sind folgende Aspekte von Bedeutung:

- **Hohe Kosten für P+R-Parkplätze:** Für die zusätzlichen P+R-Parkplätze fallen Gesamtkosten in Höhe von circa 90 Mio. Euro an. Dieser Betrag übersteigt das voraussichtliche bereitstellbare Volumen an Landesmitteln deutlich.
- **Kooperationsvereinbarung mit dem Land Berlin:** Ziel ist es, mehr Stellplätze im Umland bereitzustellen und gleichzeitig die Berliner Ein- und Ausfallstraßen zu entlasten. Im Jahr 2021 wurde daher eine Kooperationsvereinbarung mit dem Land Berlin abgeschlossen, nach welcher dieses P+R-Plätze in Brandenburg mitfinanzieren wird, wenn eine berlinbezogene Pendlerrelevanz nachgewiesen werden kann.

- **Förderprogramme und Nutzerfinanzierung:** Eine weitere Möglichkeit sind Förderprogramme Dritter sowie die Nutzerfinanzierung. Kommunen sollten daher prüfen, ob die Nutzerinnen und Nutzer von P+R Anlagen zumindest an den laufenden Betriebskosten durch Gebühren beteiligt werden können.

Für das **Handlungsfeld Flächenverfügbarkeit** ist relevant:

- **Geringe Flächenverfügbarkeit in Bahnhofsnähe:** Durch das Bevölkerungswachstum werden Flächen im Bahnhofsumfeld, insbesondere der Berliner Umlandgemeinden und der Städte in der zweiten Reihe, knapp. Bei der Schaffung von Pkw-Stellplätzen gibt es einen hohen Flächenbedarf.
- **Veränderte Strategie der Deutschen Bahn:** Nutzbare Grundstücke am Bahnhof befinden sich meist im Eigentum der Deutschen Bahn, welche jedoch unter anderem aufgrund infrastruktureller Ausbauvorhaben (z. B. im Rahmen des Projekts i2030) ihre Strategie beim Verkauf vorhandener Grundstücke geändert hat. Viele Grundstücke sollen nun im Eigentum des Unternehmens verbleiben.
- **Arbeitsgruppe zur Flächenaktivierung an Bahnhöfen**: Damit für einzelne Standorte Lösungen erreicht werden, hat die VBB GmbH eine Arbeitsgruppe eingerichtet, an der unter anderem auch die für die Flächenverwaltung verantwortliche DB Immobilien teilnimmt.

Folgende Punkte sind für das **Handlungsfeld Auslastungssteuerung** zu berücksichtigen:

- **Optimierung der Auslastungssteuerung**: an vorhandenen Anlagen, z. B. mit einer App, die Nutzerinnen und Nutzern anhand von Prognosedaten die voraussichtliche Auslastung von Parkplätzen am Bahnhof und in dessen Umfeld vorhersagen kann
- **Optimierung der Ausschilderung:** Ziel ist, die Präsenz der Anlagen für die Fahrgäste zu erhöhen.
- **Optimierung der Fahrgastinformation** zum real verfügbaren Angebot z. B. über VBB-Livekarte mit Darstellung der Anzahl an P+R-Parkplätzen
- **Kombination von P+R-Parkplätzen und ÖPNV-Tickets:** Das Land Brandenburg prüft weiterhin die schrittweise Einführung einer privilegierten Nutzungsberechtigung für P+R-Anlagen mit ÖPNV-Zeittarif-Fahrausweisen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftungskonzepte der Kommunen.

4.7.2 Fahrradverkehr: Bike+Ride (B+R)

Die Ergebnisse der Fahrgastbefragungen zeigen, dass der Anteil an Fahrgästen, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, deutlich geringer ist, als jener der Fußgängerinnen und Fußgänger. Je kleiner die Stationen sind, desto höher ist der Fahrradanteil – die Differenz zu großen Stationen ist dabei ähnlich hoch wie der des Pkw-Anteils. Für die Nutzerakzeptanz ist gerade beim Verkehrsmittel Fahrrad nicht nur die Situation an der Station direkt ausschlaggebend, sondern die gesamte Qualität der Fahrradinfrastruktur im Bahnhofsumfeld. Des Weiteren spielt der Sicherheitsaspekt bei vielen, vor allem größeren, Fahrradabstellanlagen eine immer stärkere Rolle.

Zukünftiger Stellplatz-Bedarf

Das Land Brandenburg hat das Ziel, den Anteil der Fahrradnutzenden im Vorlauf zum Bahnhof weiter zu erhöhen. Es besteht ein Bedarf von 21.500 zusätzlichen B+R-Stellplätzen bis zum Jahr 2030 (Details siehe Studie *B+R/P+R im Land Brandenburg*), diese Zahl kann jedoch im Zuge umweltpolitischer Maßnahmen auf Bundesebene auch weiter steigen.

Vernetzungsstelle Bike+Ride

Um die Bandbreite der Regelungen zu Finanzierungsprogrammen und Richtlinien im Blick zu behalten und die Kommunen kompetent zu beraten, haben das Land Brandenburg und die VBB GmbH im Jahr 2021 die Vernetzungsstelle B+R im Land Brandenburg ins Leben gerufen. Seitdem hat das Land Brandenburg die Möglichkeit, aktiv auf die Kommunen zuzugehen, auf Zusatzbedarfe für B+R-Anlagen hinzuweisen und auf die unterschiedlichen Förderprogramme des Bundes aufmerksam zu machen. Weiterhin findet eine enge Abstimmung mit weiteren Akteurinnen und Akteuren der Radverkehrsentwicklung im Land Brandenburg – wie die der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen oder der Technischen Hochschule Wildau – statt.

Finanzierung von Stellplätzen durch das Land Berlin

Neben den verschiedenen Programmen des Bundes kann auch im Bereich B+R für Kommunen mit starken Pendlerinnen- und Pendlerbezug nach Berlin die Vereinbarung zur Mitfinanzierung von Abstellanlagen mit dem Land Berlin zur Anwendung kommen. Mindestens die Hälfte der neuen Anlagen sollen als abschließbare Anlagen konzipiert und auch Sonderstellplätze für Lastenfahrräder und Kinderwagenanhänger berücksichtigt werden.

Zugang zu gesicherten B+R-Anlagen

Bei den abschließbaren B+R-Anlagen stehen die Kommunen meist vor der Herausforderung, ein geeignetes und unbürokratisches Zugangssystem zu wählen. Varianten wie die Ausgabe von Schlüsseln in der Stadtverwaltung sind nicht mehr zeitgemäß. Das Land Brandenburg prüft daher die schrittweise Einführung einer privilegierten Nutzungsberechtigung für gesicherte B+R-Anlagen mit ÖPNV-Zeittarif-Fahrausweisen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftungskonzepte der Kommunen.

Ideale Fahrradstellplätze am Bahnhof Velten (Mark), OHV (Quelle: Hunger/VBB GmbH)

4.7.3 Fußverkehr

Die Auswertung der Fahrgastbefragungen zeigen ganz klar, dass die meisten Fahrgäste des SPNV zu Fuß zum Bahnhof gelangen. Bei der Infrastrukturplanung stehen Fußgängerinnen und Fußgänger jedoch bisher am wenigsten im Fokus. Vielerorts prägen daher Trampelpfade, gefährliche Straßenquerungen sowie gehweg- und beleuchtungslose Straßen das Bild.

Ziel des Landes Brandenburg ist es, den hohen Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger im Vorlauf weiter auszubauen. Das Zu-Fuß-Gehen ist nicht nur aus der Perspektive der Planung mit relativ kostengünstigen Maßnahmen und geringem Flächenbedarf umzusetzen, sondern auch aus gesundheitlicher und ökologischer Perspektive vorteilhaft. Die einfache Erreichbarkeit der Stationen ist daher zukünftig auch städtebaulich zu berücksichtigen.

4.7.4 Sichtbarkeit von Haltestellen des kÖPNV

In den letzten Jahren haben sich die Ansprüche an die Fahrzeuge und die Fahrgastinformation im ÖPNV immer weiter erhöht. Dagegen ist bei der Ausstattung einfacher Haltestellen im kommunalen Busverkehr mancherorts Nachholbedarf festzustellen: Viele Haltestellen im Land Brandenburg, gerade im städtischen Bereich, sind zwar bereits in einem ansprechenden Design ausgeführt. Ein großer Teil der Haltestellen in der Fläche besteht jedoch lediglich aus einem Mastschild mit einem Fahrplanaushang. Auch besitzen viele Haltestellen keine Wetterschutz-Häuschen, keine Beleuchtung, keine Sitzgelegenheiten oder Fahrgastinformationssysteme. Zudem sind viele Stationen nicht barrierefrei ausgebaut.

Barrierefrei ausgebaute und mit Wetterschutzhäuschen ausgestattete Haltestelle sowie Bücher-Telefonzelle im Ort Philippsthal, PM (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

Mit dem Ziel, langfristig und flächendeckend im Land Brandenburg einfache Haltestellen des kommunalen ÖPNV aufzuwerten, sollen im Rahmen des Projekts InnoMob Vorschläge zur Umsetzung entwickelt und daraus einheitliche Vorgaben abgeleitet werden. Diese Vorgaben sind im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu betrachten.

Die Anforderung, Haltestellen als Mobilitätsstationen (Car- und Bikesharing) auszubauen und durch weitere Funktionalitäten zu ergänzen, ist verstärkt zu berücksichtigen. Diese neuen Anforderungen müssen in ein gesamthaftes Erscheinungsbild der Haltestellen integriert werden. Weitere Funktionen können zum Beispiel Paketstationen, Bücherausleihautomaten oder automatische Lebensmittelverkaufsstationen sein.

4.7.5 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude

Die *Kompetenzstelle Bahnhof* ist seit dem Jahr 2018 Ansprechpartnerin für juristische Eigentümerinnen und Eigentümer von Bahnhofsempfangsgebäuden.

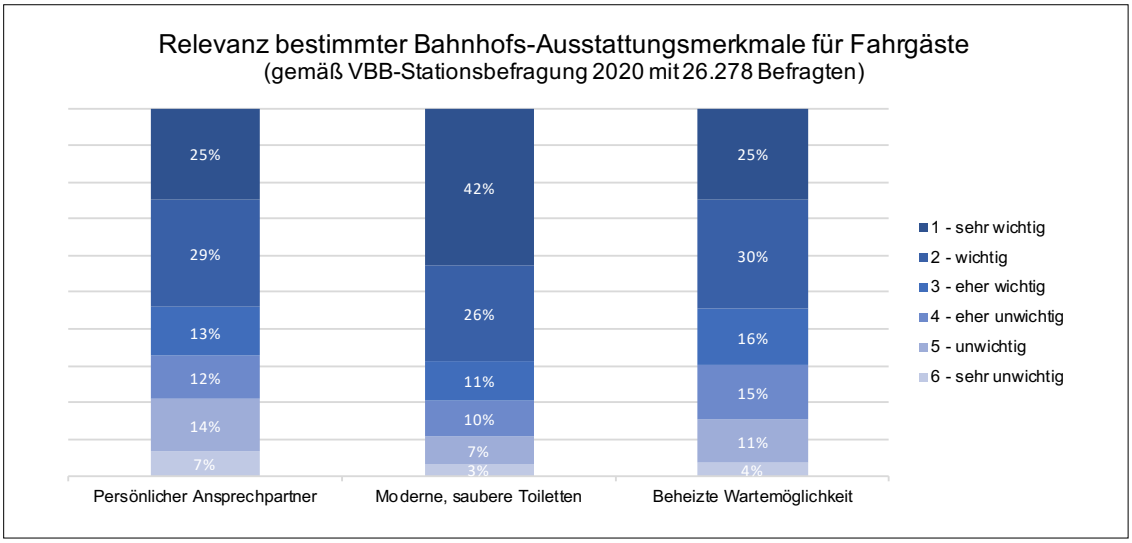


Abbildung 25: Fahrgastbefragung 2020 – Wichtigkeit von Komfort und Aufenthaltsqualität am Bahnhof (Quelle: VBB GmbH)

Verknüpfung des Ensembles Bahnhof

Ziel der *Kompetenzstelle Bahnhof* ist die bewusste Verknüpfung des Ensembles Bahnhof: So sollen aus den Bahnhofsempfangsgebäuden keine von den Verkehrsstationen losgelösten Immobilien werden, sondern der Bezug zum SPNV weiterhin bestehen. Durch die Aufwertung der Bahnhofsempfangsgebäude im Kontext des öffentlichen Nahverkehrs verbessern sich für die Fahrgäste Komfort und Aufenthaltsqualität. Wie wichtig dieses Ziel ist, belegt eine Sonderumfrage aus dem Jahr 2020, die im Rahmen der Fahrgastbefragungen der VBB GmbH durchgeführt wurde.

Demnach stufen von knapp 26.000 befragten Fahrgästen

- **80 Prozent** das Vorhandensein von modernen, sauberen Toiletten
- **70 Prozent** das Vorhandensein einer beheizten Wartemöglichkeit
- **67 Prozent** das Vorhandensein eines persönlichen Ansprechpartners

als mindestens „eher wichtig“ ein (siehe Abbildung 25). Da insbesondere Toiletten und Wartemöglichkeiten in Bezug auf die Erhaltung der Sauberkeit und die Verhinderung von Vandalismus auf eine soziale Kontrolle angewiesen sind, lassen sich diese Wünsche theoretisch auf einfache Art und Weise mit dem Ziel der Revitalisierung von Bahnhofsempfangsgebäuden verbinden. Neben den Herstellungskosten müssen auch die regelmäßig anfallenden Betriebskosten erbracht werden.

Vorbild für weitere Projekte: Im revitalisierten Bahnhofsgebäude von Velten (Mark), OHV, befindet sich heute eine Bäckerei (Quelle: Hunger/VBB GmbH)

Fazit

Die Bedeutung der Wahrnehmung von Bahnhöfen und ihrer Umfelder wurde lange Zeit unterschätzt, diesbezüglich hat ein Umdenken eingesetzt. Bereits seit mehreren Jahren unternimmt das Land Brandenburg erhebliche Anstrengungen, um die Bahnhöfe wieder zu angemessenen Eingangstoren der Kommunen und des SPNV zu entwickeln. Darüber hinaus besteht auch in Zukunft noch erheblicher Handlungsbedarf für die Bahnhofsumfelder, etwa hinsichtlich der Errichtung künftig benötigter P+R und B+R-Anlagen – bezüglich der Bereitstellung notwendiger finanzieller Mittel und in Bezug auf die Verfügbarkeit geeigneter Flächen. Die Werbung für eine verstärkte Inanspruchnahme von Bundesmitteln und eine koordinierende Rolle der VBB GmbH gegenüber den Beteiligten soll hier Abhilfe schaffen.

Die Erfahrungen bereits in der Vergangenheit revitalisierter Gebäude lassen sich nur bedingt auf viele noch zu revitalisierende Bahnhofsgebäude übertragen. Eine geringe potenzielle Frequenz an Kundinnen und Kunden, schlossartige Gebäudegrößen und außerörtliche Lagen stellen eine Herausforderung dar. Nur durch den Einsatz von Fördermitteln und kreative, kleinteilige Nutzungskonzepte ist es möglich, diese Herausforderung zu bewältigen.

4.8 Fahrgastinformationen

Die Menschen im Land nutzen immer mehr digitale Medien und Angebote, sodass die Erwartungen der Fahrgäste an die Aktualität und Zuverlässigkeit von (digitalen) Fahrgastinformationen im ÖPNV ebenfalls steigen. Waren vor einigen Jahren noch die analogen Informationsvitrinen an Haltestellen und Bahnhöfen die wichtigsten Informationsquellen für die Fahrgäste, übernehmen diese heute meist nur noch eine ergänzende Funktion. Die Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt wird im Wesentlichen über die digitalen Informationsangebote gewährleistet. Echtzeitinformationen unter Angabe von Auslastungsinformationen kommen dabei eine immer höhere Bedeutung zu. In Verbindung mit der gezielten Bekanntgabe dieser Auslastungsinformationen ist eine Steuerung der Nachfrage im Zug zu Spitzenzeiten möglich – derartige Instrumente gilt es gezielt weiterzuentwickeln und auszubauen. Das Land Brandenburg sieht dies als wichtiges Ziel, um die Verkehrswende voranzutreiben.

4.8.1 Grundlagen und Konzepte

Voraussetzung für alle neuen Informationsdienste und Services sind Daten der Verkehrsunternehmen und dritter Partner. Die Daten, zum Beispiel bezogen auf Fahrpläne, Echtzeitauskünfte, Fahrzeugverfügbarkeiten, Routen und Aufzugsfunktionalitäten, müssen in guter Qualität und rechtzeitig zur Verfügung stehen. Die VBB GmbH übernimmt dabei die Koordinierung für das Land Brandenburg. Die Weiterentwicklung der dahingehend bereits bestehenden Strukturen und die Integration der Daten und Informationen in die VBB-Systeme ist eine anspruchsvolle Aufgabe, da die Komplexität und Vernetzung der eingesetzten Systeme zunimmt, in dem deutlich mehr Echtzeitdaten erfasst und

verarbeitet werden. Es ist dauerhaft sicherzustellen, dass alle liefernden und zentralen Datensysteme in Bezug auf die Systemumgebung und Schnittstellen aktuell gehalten werden. Die Rahmenvorgaben auf nationaler und europäischer Ebene sind dabei zu berücksichtigen.

Neue Anforderungen entstehen dabei auch durch die PBefG-Novelle und die ergänzende Mobilitätsdatenverordnung des BMDV seit dem 1. August 2021. Die neue „Mobilitätsdatenplattform“ des Bundes (sie ersetzt den bisherigen Mobilitätsdatenmarktplatz) übernimmt auch die Rolle des „nationalen Zugangspunktes“. Die VBB GmbH spielt dort die erforderlichen ÖPNV-Daten für Brandenburg und Berlin (weitgehend über DELFI) ein. Die Anforderungen und Prozesse werden national koordiniert. Die VBB GmbH nimmt hier die entsprechende Rolle als Koordinator und Aggregator auf regionaler Ebene als Zulieferer an die nationale Ebene wahr.

Auch kommen den zentralisierten Diensten der Landesfahrplanauskunft neben den bisherigen Aufgaben der Datenintegration und -harmonisierung die Rolle der Datenverfeinerung und Anreicherung zu. So werden beispielsweise Daten und Informationen aus der VBB-Fahrinfo über das deutschlandweite DELFI-Netzwerk ausgetauscht bzw. in die Auskunftssysteme anderer Bundesländer übernommen. Dies erleichtert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowohl in die Nachbarbundesländer als auch darüber hinaus.

Zudem werden auch Verkehrsunternehmen und dritte Partner über standardisierte Zugänge mit den ÖPNV-Informationen versorgt, um die Informationsbereitstellung für die Fahrgäste umzusetzen.

4.8.2 Weiterentwicklung der digitalen Angebote und Services

Digitale Services erleichtern die Nutzung des Gesamtsystems ÖPNV und unterstützen damit die klimapolitischen Ziele sowie die Modal-Split-Zielsetzungen des Brandenburger Koalitionsvertrages. Für das Flächenland Brandenburg mit dem Berliner Stadtumland im Zentrum ergeben sich daraus unterschiedliche Anforderungen:

- **Ballungsraum:** Es ist insbesondere notwendig, die hohe Nachfrage im Pendler- und Freizeitverkehr durch Auslastungsinformationen zu entzerren und zu lenken. Dies erschließt vor allem im SPNV zusätzliche Kapazitäten.
- **Ländlicher Raum:** Zentral ist die Konzeption attraktiver und durchgängiger ÖPNV-Wegeketten, die SPNV und kommunalen ÖPNV flexibel vernetzen.

Hieraus lassen sich folgende wesentliche Handlungsfelder für die Weiterentwicklung der digitalen Angebote und Services ableiten:

Auslastungsinformationen

Auslastungsinformationen müssen insbesondere von den Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen, aufbereitet in die VBB-Fahrgastinformation eingebunden sowie regional und national zur Verfügung gestellt werden. Die VBB-Fahrinfo – das elektronische Fahrplanauskunftssystem des VBB – soll zukünftig über die erwartete Auslastung der Züge informieren. Ziel ist, dass die Fahrgäste schon vor Antritt der Fahrt wissen, wie stark ihr Zug ausgelastet ist. Mithilfe aktueller Prognosen zur Auslastung der jeweiligen Fahrzeuge können die Fahrgäste ihre Routen besser planen und beispielsweise weniger ausgelastete Verbindungen nutzen. Gleichzeitig wird die Auslastung der

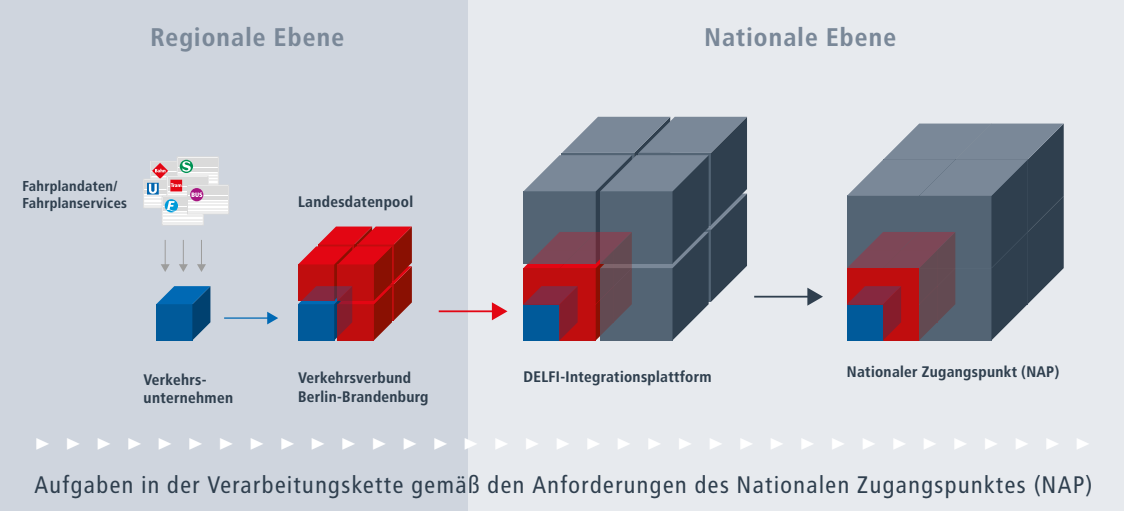


Abbildung 26: Datenverarbeitung bei der Fahrgastinformation auf unterschiedlichen Ebenen (Quelle: VBB GmbH)

Züge optimiert. Dies bringt einerseits einen erhöhten Fahrtkomfort für Fahrgäste mit sich, andererseits vermittelt es den Fahrgästen ein aus hygienischer Sicht sicheres Gefühl, was wiederum das Vertrauen in die Nutzung des ÖPNV stärkt. Die gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage durch derartige Steuerungsinformationen unterstützt auch dort, wo Kapazitätserweiterungen nur begrenzt umsetzbar sind.

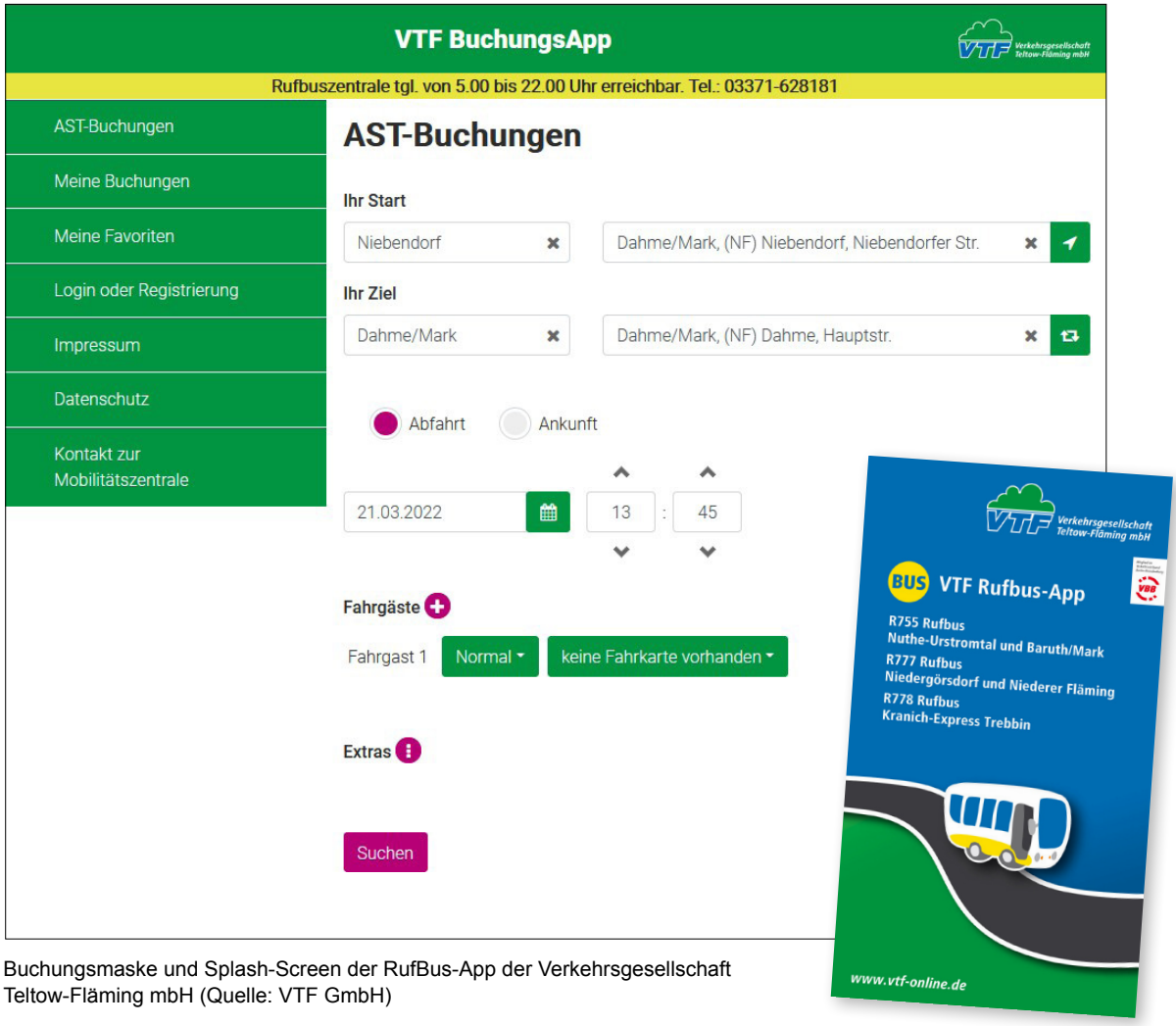
Echtzeitauslastungsdaten aus dem Bahn-Regionalverkehr stehen im VBB zunehmend zur Verfügung, sie müssen jedoch durch geeignete Methoden der künstlichen Intelligenz zu verlässlichen Prognosen entwickelt und in die Fahrgastinformation überführt werden. Hierzu werden Hochrechnungen über die zu erwartende Belegung der Fahrzeuge angestellt, in die die verfügbaren Fahrzeugkapazitäten einbezogen werden. Ein Forschungsprojekt zum Thema Auslastungssteuerung (Laufzeit bis Ende 2024) unter Beteiligung des VBB zielt unter anderem darauf ab, geeignete Verfahren zur Auslastungsprognoserechnung zu entwickeln und notwendige Datengrundlagen zu identifizieren.

Anschlusssicherung

Insbesondere zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV ist die Sicherung von Anschlüssen in einem vernetzten ÖPNV-System von großer Bedeutung. Im Fokus stehen Vorabinformationen über Anschlüsse gegenüber den Fahrgästen. Hierzu ist es notwendig, die beteiligten Leitstellen der Verkehrsunternehmen bzw. deren Betriebsleitsysteme zur technischen Anschlusssicherung zu vernetzen. Kundinnen und Kunden sollen diese Hintergrundprozesse als ein aktives Kümmern des Systems ÖPNV erleben.

Flexible ÖPNV-Angebote als sinnvolle Alternative zum klassischen Linienverkehr

Hierfür sind eine gute Kommunikation sowie eine zentrale Informations- und Buchungsplattform für die verschiedenen Angebote, die Anbindung der jeweiligen Buchungssysteme an diese Plattform und eine entsprechende Erweiterung der Auskunftssysteme v.a. beim VBB erforderlich. Hierzu zählen auch die Durchführung von Pilotprojekten und deren Überführung in den laufenden Betrieb (z. B. die InnoMob-Projekte des Landes



Buchungsmaske und Splash-Screen der RufBus-App der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (Quelle: VTF GmbH)

Brandenburg, MaaS LABS in Cottbus und Potsdam, Smarte Landregionen in Potsdam-Mittelmark). Dies ist auch eine Voraussetzung für das Konzept „Mobilitätsknoten Bahnhof“ als Verknüpfungspunkt zwischen SPNV, kommunalem ÖPNV und weiteren Mobilitätsdiensten. Die technischen Standardisierungen auf nationaler und europäischer Ebene sind dabei zu berücksichtigen.

Konzeption robuster IT-Systeme für die Fahrgastinformation

Um die Informationserfassung und Weitergabe der Informationen an die Nutzenden zu garantieren, ist eine hohe Stabilität, Flexibilität und Resilienz in Ausnahmesituationen von besonderer Bedeutung. Die IT-Systeme müssen an Berührungspunkten mit kritischer Infrastruktur den notwendigen Sicherheitsstandards entsprechen. Die Systeme sowie die Datenpflege und -verarbeitung setzen die ausreichende Ausstattung mit entsprechenden Fachpersonal bei allen Beteiligten voraus.

4.8.3 Informationsverknüpfung von Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten mit dem SPNV

Der Rad- und Fußverkehr gewinnt als wichtiger Zubringer zum ÖPNV stetig an Bedeutung. Der Bedarf an gut erreichbaren und sicheren Fahrradabstellplätzen, Lademöglichkeiten und mietbaren Angeboten Mikromobilität im Umfeld von Bahnhöfen ist deutlich gewachsen.

Ein wichtiges Ziel für das Land Brandenburg ist es dabei, diese Services aus einer Hand gut nutzbar anzubieten. Die VBB GmbH wird dafür vorhandene und künftige lokale Anbieter der Mikromobilität über eine Serviceplattform („Mobilitätsplattform“) zusammenfassen, in die VBB-Fahrinfo integrieren und über Apps und Web zur Verfügung stellen.

Geplant ist auch, auf vorhandene Projekte des Landes Brandenburg zurückzugreifen. Das 2021 von der Digitalagentur Brandenburg (#DABB) initiierte Pilotprojekt zur Integration solcher lokalen Services in eine brandenburgweite Mobilitätsplattform soll dafür in Kooperation durch den VBB fortgeführt und weiter ausgebaut werden. Interessierte Kommunen oder Regionen haben so die Möglichkeit, eigene Subseiten (z. B. www.angermünde.brandenburg-navi.de) zu lokaler (Zubringer-)Mobilität anzulegen. Die Integration lokaler Daten (z. B. Sharing-Angebote, Fahrrad-Infrastruktur) in eine multimodale Suche wird erleichtert.

Diese Daten werden durch die VBB GmbH im Landesauskunftssystem verwendet, um Mobilitätsketten jenseits des motorisierten Individualverkehrs anzubieten.

Fazit

Die Erwartungshaltung der Fahrgäste an die Fahrgastinformation im ÖPNV steigt stetig. Das Land Brandenburg, die Verkehrsunternehmen und die VBB GmbH begegnen der steigenden Erwartungshaltung mit einem modernen Informationskonzept. Die technischen Systeme der Fahrgastinformation weisen eine kontinuierliche Weiterentwicklung auf, deren Dynamik zunimmt. Deshalb begleiten das Land Brandenburg und die VBB GmbH die Entwicklung aufmerksam und aktiv, um diese Entwicklungen zu gestalten und, wo nötig, steuernd einzugreifen, so dass ein moderner, zukunftsfähiger und kundenfreundlicher ÖPNV durch ein aktuelles und verlässliches Informationskonzept überzeugen kann.

Zur Sicherstellung der Übertragbarkeit von entwickelten Diensten und Lösungen wird sich die VBB GmbH weiter an nationalen Förder- und Entwicklungsvorhaben beteiligen.

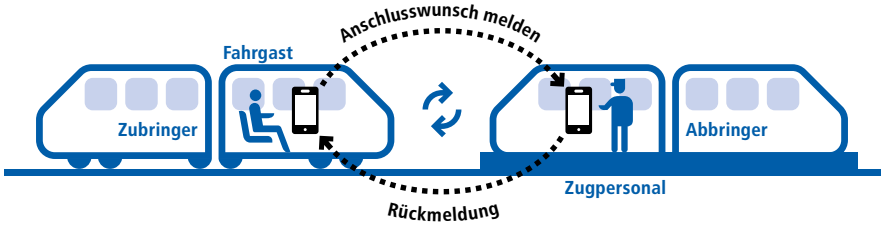


Abbildung 27: Schema „SPNV-Anschluss vormelden per Fahrplanauskunfts-App“ (Quelle: VBB GmbH)

ENT-
WURF

4.9 Tarif und Vertrieb

4.9.1 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Ein zukunftsfähiger Tarif ist einfach und gleichzeitig leistungsgerecht sowie unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raum- und Siedlungsstrukturen in ländlichen und städtischen Gebieten auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ausgerichtet. Er fördert die Attraktivität des ÖPNV und ist ein wichtiger Bestandteil der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Um den Anforderungen der Fahrgäste an die Tarifgestaltung zu begegnen, orientiert sich das Land Brandenburg unter anderem an folgenden Prämissen:

- Einfache Tarifwahl und Senkung von Zugangsbarrieren
- Preisgerechtigkeit (z. B. räumliche Tarifgrenzen)
- Transparenz für die Fahrgäste
- Flexibilität in Bezug auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten (veränderte Arbeitswelt, Verkehrswende, alternative Mobilitätsangebote)
- Tarifergiebigkeit für die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger

Tarifentwicklungsverfahren

Die Nutzerfinanzierung bildet, neben der Finanzierung der öffentlichen Hand, weiterhin eine wichtige Säule der ÖPNV-Finanzierung. Das Niveau der Fahrpreise soll sich an der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten orientieren. Zudem sind bei der Tarifentwicklung die Kosten der nötigen Betriebsaufwendungen der Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf die Energie- und Kraftstoffpreise.

Im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens wird jährlich anhand des VBB-Tarifindex, der die vorgenannten Aspekte berücksichtigt, die Tarifanpassungsrate ermittelt. Hierdurch existiert für alle Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Fahrgäste, Gesellschafter) ein transparentes und verlässliches Verfahren für Tarifanpassungen.

Aus den genannten Prämissen lassen sich folgende *Handlungsfelder* ableiten:

Maßnahmen zur Reduzierung der Komplexität (Tarifvereinfachung)

Ein einfacher und verständlicher Tarif erleichtert den Zugang zum ÖPNV und trägt dazu bei, die bisherigen Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Zu den Maßnahmen in diesem Bereich zählen die Prüfung des Wegfalls von redundanten Tarifangeboten, um das Basissortiment übersichtlich zu halten, und die Harmonisierung der bestehenden Mitnahmeregelungen für VBB-Tarifprodukte.

Fortführung der Strategie zur Stammkundenbindung und zielgruppenspezifischer Angebote

Der Ausbau des Abonnements als Premiumprodukt wird weitergeführt. Mit dem VBB-Firmenticket besteht seit geraumer Zeit ein sehr attraktives Tarifprodukt, an dessen Finanzierung sich auch die Arbeitergeber beteiligen. Mit dem Ausbau der Marktabdeckung von VBB-Firmentickets möchte das Land die Beteiligung Dritter an der ÖPNV-Finanzierung stärken und optimieren. Ausbildungstarife und Angebote für Jugendliche sollen auf ihre Attraktivität hin überprüft werden. Das Land Brandenburg folgt beständig dem Grundsatz der Fortführung attraktiver, zielgruppenspezifischer Angebote.

Hierzu zählt auch die Weiterentwicklung von Anschlusstarifen in die Nachbarländer. Das Land Brandenburg strebt in diesem Zusammenhang gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern einen Übergangstarif zur Anbindung an den VBB-Tarif an.

Als wichtige Instrumente der Tarifgestaltung werden Analysen und Marktbeobachtungen herangezogen, mittels derer die Wechselwirkungen zwischen Tarifanpassung, Produktgestaltung und Nachfrageentwicklung regelmäßig untersucht werden. Maßgeblich für die Haltung und Gewinnung von Fahrgästen ist demzufolge in erster Linie die Attraktivität des Verkehrsangebotes. Nachfragesteigerungen zugunsten des ÖPNV werden daher nicht nur über die Preisgestaltung, sondern insbesondere über die Angebotsqualität erreicht.

Überprüfung bestehender Tarifangebote in Bezug auf verändertes Mobilitätsverhalten

Das Land untersucht den Bedarf an Angeboten für flexibel fahrende Pendlerinnen und Pendler. Dieses Kundensegment, das Tarifprodukte mit hochflexibler Nutzung bei Bedarf benötigt, gewinnt insbesondere seit der COVID-19-Pandemie mit verstärkter Verlagerung der Arbeit ins Home-Office an Bedeutung. Weitere Angebote für Gelegenheitskunden, zum Beispiel Tageskontingent- oder Prepaid-/Guthabenkarten, rücken verstärkt ins Blickfeld. Ebenso wird mit der zunehmenden Vernetzung und Multimodalität der Fahrgäste die Nutzung von bzw. Zugang zu weiteren Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds relevant (z. B. Fahrradverleih-, Carsharing-Angebote etc. mit Aufbuchung auf die VBB-*fahr*Card). Die Prüfung der Verzahnung von Tarifen für andere Mobilitätsangebote mit dem VBB-Tarif (Mobilitätsguthaben) bietet an der Schnittstelle zum Vertrieb Möglichkeiten, verändertes Mobilitätsverhalten über Tarifangebote abzubilden.

Digitalisierung

Die Digitalisierung nimmt in allen Gesellschaftsbereichen einen immer größeren Stellenwert ein und bildet einen Schwerpunkt in der zukünftigen Tarifgestaltung. Sie birgt vielfältige Chancen und kann einen Beitrag leisten, Zielkonflikte in der Tarifgestaltung (Leistungsgerechtigkeit versus Einfachheit) aufzuheben und Zugangsbarrieren durch den individuellen und bequemen Bezug abzubauen. Digitale Tarifangebote unter Nutzung innovativer Technologien sollen ausgebaut werden. Im Fokus der Diskussionen steht auch der elektronische Tarif (eTarif) und die Überprüfung von eTarif-Angeboten für bestimmte Zielgruppen. Eine tarifliche Grundstruktur in Form von Basis- oder Grundlagentarifen muss und wird weiterhin wie bisher vorhanden sein.

Fazit

In Zusammenarbeit mit den anderen VBB-Gesellschaftern sowie den Verkehrsunternehmen gestaltet das Land Brandenburg die strukturelle Weiterentwicklung des VBB-Tarifs im Verbundgebiet und nimmt seine Aufgabe der Fortführung und Verbesserung einer nutzerfreundlichen Tarifstruktur und eines leistungsgerechten Tarifs nachhaltig wahr. Attraktive Ticketangebote für eine bedarfsgerechte Mobilität, in Kooperation mit Nachbarländern auch in an das Land Brandenburg angrenzende Regionen, und ein einfacher Zugang zum ÖPNV tragen dazu bei,

mehr Kunden für den öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen und so auch einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Bundes zu leisten.

4.9.2 Weiterentwicklung des Fahrausweisvertriebs im VBB

Die vielfältigen Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Zudem dient der Vertrieb von Fahrausweisen der Einnahmensicherung bei den Verkehrsunternehmen und gilt daher als einer der wesentlichen Eckpfeiler für eine erfolgreiche Finanzierung des ÖPNV. Nur durch einen leistungsstarken, fahrgastfreundlichen und nutzerorientierten Vertrieb sind diese Ziele im Land Brandenburg erreichbar.

Ziel ist es, dass alle Fahrgäste – unabhängig zum Beispiel vom Alter, Mobilfunkstandard und -netzausbau oder etwaigen Beeinträchtigungen – eine angemessene Möglichkeit erhalten, einen Fahrausweis zu erwerben.

Klassischer Vertrieb

Dem klassischen Vertrieb im Land Brandenburg kommt eine zentrale Bedeutung zu. Der klassische Vertrieb umfasst zum Beispiel den Vertrieb über personenbediente Verkaufsstellen und Fahrausweisautomaten.

Die Vertriebslandschaft wird auch zukünftig sehr facettenreich sein. Dies betrifft sowohl die Differenz zwischen Stadt und Land als auch die Nähe einer Region oder eines Landkreises zu Berlin. (vgl. Kapitel 3.5.2).

Das Land Brandenburg strebt möglichst einheitliche Bedienoberflächen unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten für verschiedene Vertriebstechniken, die von den Fahrgästen direkt genutzt werden (z. B. Fahrausweisautomaten), an. Die Möglichkeit der Bargeldzahlung soll im klassischen Vertriebsangebot weiterhin gewährleistet werden. Das Land Brandenburg prüft aber auch, inwieweit der Verzicht auf Bargeldzahlungsoptionen an einzelnen Vertriebsstandorten vorteilhaft ist und durch den Ausbau von personalbedienten Vertriebstellen oder den Vertrieb im Zug kompensiert werden kann. Hintergrund sind die im Zuge der Bargeldzahlung entstehenden hohen Kosten durch das Cash-Management, gegebenenfalls langen Bezahlvorgängen und Sicherheitsrisiken (z. B. Automatensprengung). Ziel ist es deshalb, die unbaren und kontaktlosen Zahlungsmöglichkeiten auszuweiten.

Digitaler Vertrieb

Mit dem Einsatz digitaler Vertriebstechnik sollen die Attraktivität des ÖPNV erhöht und Zugangshemmnisse weiter abgebaut werden. Die Bedeutung der elektronischen Fahrausweise auf Basis von Chipkarten oder Smartphones wächst kontinuierlich. Das Land Brandenburg setzt sich daher intensiv für innovative Vertriebsformen über elektronische Medien (z. B. über das Internet oder das Smartphone sowie e-Ticketing mit speziellen Apps zum Check-In/Check-Out-Verfahren) ein, die die aktuelle Entwicklung der Technik und die Fahrgastbedürfnisse aufgreifen. Zudem wird die Fortführung und auch die Erweiterung der Ausgabe von Fahrtberechtigungen über die VBB-*fahr*Card geprüft. Ergänzend zum primären Aufgabengebiet ist die VBB-*fahr*Card durch multimodale Zusatzangebote aufzuwerten. Dabei setzt das Land Brandenburg auf bundesweit geltende Standards des VDV.

Das Land Brandenburg setzt sich zudem für die Sicherstellung einer einheitlichen Datenversorgung sowie einheitlicher Layouts für Nutzermedien (Papierfahrausweise, Chipkarten) ein.

Zu beachten sind die einzelnen Teilmärkte, welche stark mit einem spezifischen Vertrieb verbunden sind und stetig weiterentwickelt werden sollen. Dazu gehören der Fahrausweisvertrieb im Abonnement (auch für Schülerinnen und Schüler/Azubis), der Vertrieb der Semestertickets und der Vertrieb in Kooperation mit Dritten (z. B. Firmentickets).

Durch die Einführung moderner Vertriebstechnik soll der Zugang für die Fahrgäste vereinfacht und die Bedien- sowie Verwaltungs-Komplexität der Systeme bei den Verkehrsunternehemn reduziert werden. Ziel ist es, alle Fahrgäste einzubinden und neue Kundinnen und Kunden unter anderem durch die Erschließung weiterer Marktpotenziale zu gewinnen.

Fazit

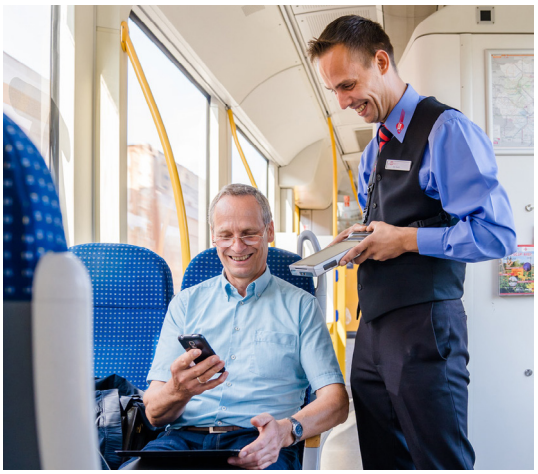
Die zunehmende Digitalisierung der Gesellschaft und die fortlaufende technische Entwicklung nehmen einen bedeutenden und stetig wachsenden Raum bei der Ausgestaltung des klassischen und digitalen Vertriebs ein. Für die Laufzeit des Landesnahverkehrsplan gilt es daher, eine kontinuierliche Prüfung der Wechselwirkungen von klassischen und digitalen Vertriebskanälen umzusetzen. Der Fahrausweisvertrieb soll auch künftig dazu beitragen, sowohl die derzeitigen Fahrgäste zu halten als auch neue Fahrgäste durch attraktive Vertriebskanäle für den Brandenburger ÖPNV zu gewinnen.

4.10 Mobilitätsregion Lausitz

In den nächsten Jahrzehnten soll sich das Gesicht der Lausitz fundamental ändern: Vom traditionellen Kohlerevier hin zu einer innovativen Energie- und Industrieregion der Zukunft. Mithilfe einer gemeinsamen klima- und strukturpolitischen Zukunftsvision für eine starke Lausitz – unter anderem als Mobilitätsregion – und öffentlicher Fördermaßnahmen soll der Wandel gelingen.

Ausstieg aus der Kohleverstromung

Die Lausitz liegt zwischen den wirtschaftlich dynamischen Räumen Berlin, Breslau (Wrocław), Dresden und Leipzig. Die Bedeutung der Braunkohle ist hoch: Im Jahr 2019 betrug der Anteil des Lausitzer Reviers an der deutschen Gesamtförderung 40 Prozent. Etwa 13 000 Menschen sind in den sächsischen und brandenburgischen Teilen der Lausitz direkt und indirekt in der Braunkohleindustrie beschäftigt.[53]



Die Bedeutung digitaler Tickets wird in Zukunft steigen – Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer, hier in der Hanseatischen Eisenbahn, sind daher mit mit mobilen Lesegeräten ausgestattet (Quelle: HANSeatische Eisenbahn GmbH/Nico Dalchow – fotografenherz)

53 Lausitz-Beauftragter des Ministerpräsidenten, 2020, Das Lausitzprogramm 2038.

Das deutsche Kohleausstiegsgesetz (KAG) gibt die energiepolitische Zielrichtung vor:

- Schrittweiser Ausstieg aus der Braun- und Steinkohleproduktion
- Verzicht auf Kohleverstromung bis spätestens Ende 2038
- Ausbau von erneuerbaren Energieträgern bis 2030

In Brandenburg betrifft dies den Tagebau und das Kraftwerk in Jänschwalde, den Tagebau Welzow-Süd sowie das Kraftwerk Schwarze Pumpe.

Regionaler Strukturwandel

Der Lausitz steht ein tiefgreifender regionaler Strukturwandel bevor, der von Ideenreichtum, Förderungen und einer zielgerichteten Projektumsetzung begleitet werden wird. Mit dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (StStG) sollen nicht nur die Folgen des Ausstiegs aus der Kohleverstromung abgemildert, sondern gleichzeitig der Rahmen für neue regionale Entwicklungsperspektiven gesetzt werden.

Gemäß regionalem Leitbild ist die Lausitz „im Ergebnis der Strukturentwicklung […]

- eine europäische Modellregion für den Strukturwandel,
- ein zentraler, europäischer Verflechtungsraum
- eine innovative und leistungsfähige Wirtschaftsregion,
- eine moderne und nachhaltige Energieregion,
- ein moderner Forschungs-, Innovations- und Wissenschaftsstandort,
- eine Modellregion Gesundheit, die Forschung, Lehre und Versorgung in neuartiger Weise unter Nutzung der Digitalisierung verknüpft.“ (Lausitzprogramm 2038)

Für die Maßnahmen des Strukturwandels erhält die Lausitz Finanzhilfen des Bundes in Höhe von bis zu 10,3 Mrd. Euro.

Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Lausitz

Für die Lausitz hat die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und als Baustein dafür die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oberste Priorität. Mit einem ausgebauten Mobilitätsangebot soll nicht nur die Anbindung an nahegelegene Metropolräume, sondern auch die Erreichbarkeit regionaler Zentren optimiert werden. Zu diesem Zweck definiert § 21 des Strukturstärkungsgesetzes zahlreiche Ausbaumaßnahmen an Schieneninfrastrukturen wie beispielsweise der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf oder die Elektrifizierung der Strecke von Cottbus Hbf nach Görlitz. Auch der Bau eines Instandhaltungswerks für ICE-Züge in der Nähe des Cottbusser Hauptbahnhofs gehört zu diesen Maßnahmen (für Maßnahmen im SPNV vgl. Kapitel 4.2).

Lausitz – Modellregion für Mobilität

Der Strukturwandel in der Lausitz bietet die Möglichkeit, zukunftssichere Mobilitätsangebote auf Schiene und Straße zu initiieren und gemeinsam mit den verschiedenen Beteiligten zielgerichtet umzusetzen. Deshalb hat die VBB GmbH, zusammen mit den beiden in der Lausitz tätigen Nachbarverbünden Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie zahlreichen in der Lausitz tätigen Institutionen den Prozess „Lausitz – Modellregion für Mobilität“ ins Leben gerufen. Im Rahmen dieses Prozesses sollen Zielkonzepte für einen zukunftsfähigen ÖPNV entwickelt sowie Aktivitäten zur

Nutzung der Strukturfördermittel im ÖPNV Landesgrenzen überschreitend koordiniert und gebündelt werden.

Schwerpunktthemen sind dabei:

- Ausbau von Eisenbahninfrastruktur entsprechend des Strukturstärkungsgesetzes
- Entwicklung verbundgrenzüberschreitender Tarifangebote für die Lausitz (unter Federführung des VBB)
- Nutzung von SPNV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (unter Federführung des VVO)
- Entwicklung eines Zielnetzes Lausitz für den Busverkehr sowie Prüfung von Ansätzen zur innovativen Erschließung der letzten Meile (unter Federführung des ZVON)
- Nutzung von Wasserstoff als Antrieb für den Busverkehr (unter Federführung der IHK Cottbus)
- Entwicklung von Bahnhofsgebäuden und Bahnhofsumfeldentwicklung (unter Federführung der Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB)

Ergänzt werden diese Arbeitsgruppen durch gezielte Förderanträge zur Umsetzung auch weiterer Projekte, wie einer verbundübergreifenden Tarifinformation oder der Verknüpfung von innovativen On-Demand-Angeboten mit den Fahrplaninformationssystemen der Verbünde.

Kommunale Strategien für eine Modellregion für Mobilität

Auch auf kommunaler Ebene gibt es zahlreiche Projekte, um den Strukturwandel in der Lausitz mit einem Strukturwandel hin zu nachhaltiger Mobilität zu kombinieren. So wurde unter Vermittlung der IHK Cottbus ein Wasserstoffnetzwerk aufgebaut, in dem sich auch einige Verkehrsunternehmen in der Lausitz beteiligen, um Wasserstoff als Antrieb für den ÖPNV zu etablieren. In Cottbus soll zudem das Straßenbahnnetz ausgebaut werden und moderne Niederflurstraßenbahnen beschafft werden, um Zukunftsstandorte des Strukturwandels an das Straßenbahnnetz anzubinden. Die kommunalen Aufgabenträger in der Lausitz bereiten zudem einen Sammelantrag für den Umbau von Bushaltestellen zu digitalen, barrierefreie Haltestellen der Zukunft vor.

Fazit

Der Strukturwandel in der Lausitz ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die von der Verknüpfung unterschiedlichster Institutionen und Stakeholder getragen wird. Als Mobilitätsregion kann die Lausitz ein Beispiel für gelungenen Strukturwandel werden. So soll mit Hilfe des genannten Modellprozesses die Koordination verbund- und bundeslandübergreifend erfolgen und wichtige Schritte für die Entwicklung einer innovativen Mobilitätsregion in der Lausitz eingeleitet werden. Die Revitalisierung kann nur gelingen, wenn die Lausitz als eine Region profiliert wird, in der es für Menschen und Unternehmen exzellente Mobilitätsbedingungen gibt.

In Cottbus ist im Zuge der Modellregion Mobilität der Ausbau des Straßenbahn-Netzes zum neuen Ostsee geplant (Quelle: VBB GmbH)

5. Ganzheitlicher Blick: Herausforderungen und Lösungswege in der Verkehrswende

ENT-
WURF

Verkehrswende in Brandenburg ist dringender denn je

Sowohl in der Politik als auch in der Gesellschaft werden die schon seit langem geführten Debatten um den Klimawandel, seine Folgen und Herausforderungen mit zunehmender Intensität geführt. Die internationale Staatengemeinschaft, die Europäische Union und auch die Bundesrepublik Deutschland haben Klimaziele vereinbart, die insbesondere die Reduktion des CO_2-Ausstoßes in den Blick nehmen.

In den letzten Jahren wurden im Land Brandenburg diesbezüglich wichtige Meilensteine erreicht, zum Beispiel durch Kapazitätsausweitungen (Netz Elbe-Spree, Netz Ostbrandenburg etc.), Infrastrukturprojekte (i2030, zweigleisiger Ausbau Berlin-Stettin etc.) und die Förderung alternativer Mobilitätsangebote auch in der Fläche (Richtlinie InnoMob). Dabei wurde jedoch auch deutlich, dass im Verkehrssektor, gerade in Bezug auf die Reduktion des Ausstoßes von CO_2-Emissionen, weiterhin erheblicher Handlungsbedarf besteht. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert noch zu oft die tägliche Mobilität der Menschen. Die COVID-19-Pandemie hat dazu geführt, dass das Vertrauen der Menschen in die öffentlichen Verkehrsmittel gesunken ist und der MIV gestärkt wurde.

Die Verkehrswende, die auf ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl, die Reduktion von Schadstoffen in der Luft und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land zielt, ist also dringender denn je. Als zentrale Schnittstelle zwischen Politik, Verkehrsunternehmen und Fahrgästen kommt der VBB GmbH eine bedeutende Rolle zu, die mit der Verkehrswende verbundenen Themen konsequent voranzubringen. Das wesentliche Ziel ist dabei, mehr Menschen von einem ÖPNV zu überzeugen, der hochwertigen qualitativen Anforderungen entspricht, soweit wie möglich auf die Bedürfnisse der Menschen zugeschnitten ist und trotzdem für Fahrgäste bezahlbar bleibt.

Dass dieses Ziel erreicht werden kann, zeigen die stetig gewachsenen Fahrgastzahlen im Verkehrsverbund bis zum Beginn der COVID-19-Pandemie. Gleichzeitig wurden die Bus- und Bahn-Angebote in der Region kontinuierlich erweitert. Nicht zuletzt hat sich in den Pandemie-Jahren bewiesen, dass die Region Berlin-Brandenburg über einen leistungsfähigen ÖPNV verfügt, der auch während der Krise als systemrelevanter Faktor zuverlässig seine Leistung erbringt. An diese Erfolge gilt es anzuknüpfen und die Entwicklung in der Zukunft aktiv zu gestalten.

Dafür ist es in einem ersten Schritt notwendig, durch die COVID-19-Pandemie verlorengegangenes Vertrauen der Fahrgäste in den ÖPNV zurückzugewinnen. Dies gelingt über geeignete Hygiene- und Reinigungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen, über die positive Kommunikation vorhandener Angebote und neue, zielgruppenspezifische Ticketangebote im Verkehrsverbund.

Der VBB GmbH kommt im Zuge der Verkehrswende auch zukünftig eine bedeutende Rolle zu (Quelle: Wawra/VBB GmbH)

Die Zukunft des Verkehrs gehört dem ÖPNV – gemeinsam können wir unsere Ziele erreichen
(Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben)

Darüber hinaus ist eine nachhaltige Stärkung der ÖPNV-Angebote in der Region erforderlich, welche mit der Umsetzung dieses Landesnahverkehrsplans weiter vorangetrieben werden soll:

- Sicherung der vorhandenen Angebotsqualität und kontinuierliche Verbesserung
- Ausbau der ÖPNV-Angebote
- Ausbau der digitalen Angebote sowohl im Ticketing als auch in der Fahrgastinformation
- Enge Zusammenarbeit und Beratung mit und von Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträgern, um die Herausforderungen vor Ort gemeinsam anzugehen
- Einführung alternativer Antriebstechnologien in Bus und Bahn
- Gezielte Fahrplanabstimmung der verschiedenen ÖPNV-Angebote untereinander
- Einführung von Angeboten für die sogenannte erste und letzte Meile
- Stärkung der Multimodalität
- Stärkung von Bahnhöfen als regionale Mobilitätsdrehscheiben mit hoher Aufenthaltsqualität („Tor zur Stadt“)
- Grenzübergreifende Konzepte im ÖPNV-Angebot, Ticketing und in der Fahrgastinformation
- Gezielte emotionalisierende Kommunikation von Angeboten und Vorteilen für ein zeitgemäßes und attraktives ÖPNV-Image – sowohl digital als auch lokal vor Ort (z. B. auf Pendlerstrecken, im Stadt-Umland etc.)
- Test und Umsetzung innovativer Ideen und Projekte

Das Angebot und die dafür notwendige Infrastruktur sind in Wechselwirkung mit anderen Landes-, Bundes- und EU-Konzepten so zu gestalten, dass der Modal-Split des Umweltverbunds zugunsten von Verkehrswende und Klimaschutz erhöht wird. Von einem qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebot mit dichten Takten, verlässlichen Bedienstandards sowie nutzerfreundlichen Formen von Fahrgastinformation und Vertrieb profitieren Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaftsunternehmen und der Tourismus.

Die Angebotsausweitung des ÖPNV, insbesondere des SPNV bedürfen einer langfristigen und stabilen Ausfinanzierung, um Planungssicherheit bei Investitionen und Verkehrsbestellungen in der Zukunft zu erlangen.

ENT-
WURF

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung in Brandenburger Gemeinden von 1991 bis 2019 (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020) 11
Abbildung 2: Pendlerbeziehungen im VBB-Gebiet im Jahr 2019 (Quelle: VBB GmbH) 13
Abbildung 3: Arbeitslosenstatistik im Land Brandenburg von 2008 bis 2021 (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Grafik: VBB GmbH) 15
Abbildung 4: Entwicklungsachsen und Entwicklungskorridore der Regionalentwicklungsstrategie im Land Brandenburg (Quelle: Staatskanzlei des Landes Brandenburg, Abt. 4) 16
Abbildung 5: Gäste und Übernachtungen in meldepflichtigen, gewerblichen Beherbungsbetrieben im Land Brandenburg seit 2010 (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021) 18
Abbildung 6: Beispiel eines integralen Taktknotens (Cottbus Hbf, Stand: 1. Entwurf des Deutschland-Taktes) (Quelle: VBB GmbH) 38
Abbildung 7: Ausstoß von Treibhausgasen verschiedener Verkehrsmittel im Jahr 2019 (Quelle: Brandenburg auf Basis Umweltmobilcheck, UBA und VBB; Übrige Werte: UBA) 44
Abbildung 8: Übersicht der Anteile verschiedener Traktionsarten im SPNV im Land Brandenburg in den Jahren 2021-2037 (Quelle: VBB GmbH) 48
Abbildung 9: Mobilität im Land Brandenburg und in Deutschland in den Jahren 2020 bis 2022 (Quelle: Robert-Koch-Institut) 50
Abbildung 10: VVerkehrsmittelpräferenz während der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 (Quelle: VBB GmbH) 51
Abbildung 11 und 12: Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr sowie bei der Berliner S-Bahn und jährlicher Steigerungsfaktor in den Jahren 2017-2020 (Quelle: VBB GmbH) 58
Abbildung 13: Entwicklung der Anzahl an PlusBus-Linien im Land Brandenburg seit 2014 (Quelle: VBB GmbH) 73
Abbildung 14: Fahrgaststeigerung auf ausgewählten PlusBus-Linien (Quelle: VBB GmbH) 74
Abbildung 15: Der Weg zum VBB-Firmenticket (Quelle: VBB GmbH) 88
Abbildung 16: Prognostiziertes Wachstum an Fahrgästen bis zum Jahr 2030 (Quelle: VBB GmbH) 91
Abbildung 17: Zielnetz der Berliner S-Bahn im Horizont 2030 (Quelle: Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) 141
Abbildung 18: Korridore mit geplanten Maßnahmen im Rahmen des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH) 165
Abbildung 19: Beispiel der Auswertung einer Kundenbefragung des VBB im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH) 166
Abbildung 20: Beispiel der Handlungsmatrix nach Kundenbefragung des VBB in der Berliner S-Bahn (Quelle: VBB GmbH) 167
Abbildung 21: Gesamtübersicht der aktuellen SPNV-Verkehrsverträge im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH) 180

Abbildung 22: Entwicklung der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel in den Jahren 2022 - 2031 (Datenquelle: § 5 sowie Anl. 1-3 – Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Grafik: VBB GmbH) 183
Abbildung 23: Prognostizierter Finanzierungsbedarf für den SPNV im Land Brandenburg 2023-2040 (Quelle: VBB GmbH) 185
Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung der Fahrgäste im Zulauf auf Stationen verschiedener Größe (Quelle: VBB GmbH) 192
Abbildung 25: Fahrgastbefragung 2020 – Wichtigkeit von Komfort und Aufenthaltsqualität am Bahnhof (Quelle: VBB GmbH) 196
Abbildung 26: Datenverarbeitung bei der Fahrgastinformation auf unterschiedlichen Ebenen (Quelle: VBB GmbH) 199
Abbildung 27: Schema „SPNV-Anschluss vormelden per Fahrplanauskunfts-App“ (Quelle: VBB GmbH) 201

Kartenverzeichnis

Karte 1: Infrastrukturbetreiber im Land Brandenburg im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH) 26
Karte 2: Elektrifizierte Bahnstrecken im Land Brandenburg im Jahr 2021 (Quelle: VBB GmbH) 27
Karte 3: Ausbauzustand der Barrierefreiheit von Stationen im Land Brandenburg im Jahr 2021 (Quelle: VBB GmbH) 29
Karte 4: Aktueller und geplanter Infrastruktur-Aurüstungsstand mit dem Zugsicherungssystem ETCS im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH) 32
Karte 5: Korridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Land Brandenburg (Datenquelle: TEN-Tec, Europäische Kommission, Grafik: VBB GmbH) 35
Karte 6: Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH) 55
Karte 7: Durchschnittliche wochentägliche Anzahl an Fahrgästen im SPNV-Regionalverkehr im Fahrplanjahr 2019 (Quelle: VBB GmbH) 57
Karte 8: Bisher umgesetzte PlusBus-Linien im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021) (Quelle: VBB GmbH) 71
Karte 9: Vom Land Brandenburg geförderte Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen in den Jahren 2018-2022 (Quelle: Brandenburger Landesamt für Bauen und Verkehr) 79
Karte 10: Prognostizierter Zuwachs der Verkehrsnachfrage im SPNV-Regionalverkehr in den Jahren 2018-2030 (Quelle: VBB GmbH) 93
Karte 11: Einheitliche Bedienstandards des SPNV-Regionalverkehrs im Land Brandenburg für das Jahr 2027 (Quelle: VBB GmbH) 99
Karte 12: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Berliner Umland) (Quelle: VBB GmbH) 100

ENT-
WURF

Karte 13: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Süd-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH) 101
Karte 14: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Nord-Ost-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH) 102
Karte 15: Haltekonzept nach Produkten im Land Brandenburg in den Jahren 2023 - 2027 (Nord-West-Brandenburg) (Quelle: VBB GmbH) 103
Karte 16: Schienenverkehrs-Verbindungen zwischen dem Land Brandenburg und den polnischen Woiwodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH) 106
Karte 17: Übersicht der untersuchten Strecken in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte (Quelle: VBB GmbH)..... 115
Karte 18: Übersicht der untersuchten Stationen in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte (Quelle: VBB GmbH)..... 117
Karte 19: Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH) 128
Karte 20: Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH) 139
Karte 21: Geplante Taktknoten im Land Brandenburg im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 140
Karte 22: Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ (Quelle: VBB GmbH)..... 146
Karte 23: Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und Deutschlandtaktes in den Ländern Berlin und Brandenburg (Datenquelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr; siehe auch Fußnote 44; Grafik: VBB GmbH) 149
Karte 24: Bahnsteiglängenkonzept für das Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)..... 159
Karte 25: Aktueller Ausbazuustand und Bahnsteighöhenkonzept für das Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)..... 160
Karte 26: Zeitpunkte der Umstellung dieselbetriebener SPNV-Strecken auf elektrische oder alternative Traktionen im Land Brandenburg (Dekarbonisierung) (Quelle: VBB GmbH)..... 176
Karte 27: Vergabenetze im SPNV-Regionalverkehr im Zielzustand (Quelle: VBB GmbH)..... 177

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Touristische Verkehre im Jahr 2020 (Quelle: VBB GmbH) 19
Tabelle 2: Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Land Brandenburg im Jahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 24
Tabelle 3: Einordnung des Landesnahverkehrsplan in verschiedenen sektoralen Planungsebenen (Quelle: VBB GmbH)..... 33
Tabelle 4: Fernverkehrsangebote mit Verkehrshalten im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021, Quelle: VBB GmbH)..... 37
Tabelle 5: Hybride Antriebstechnologien im SPNV (Quelle: VBB GmbH) 46

Tabelle 6: Vergebene SPNV-Leistungen in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 53
Tabelle 7: Fahrgastzahlen im Regional- und S-Bahn-Verkehr im Vergleich (Quelle: VBB GmbH) ... 58
Tabelle 8.1: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 59
Tabelle 8.2: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 59
Tabelle 8.3: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 60
Tabelle 8.4: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 60
Tabelle 8.5: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 60
Tabelle 8.6: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 61
Tabelle 8.7: Überblick der Angebotsmaßnahmen im Regionalverkehr in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 61
Tabelle 9.1: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 62
Tabelle 9.2: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 62
Tabelle 9.3: Überblick der Angebotsmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 63
Tabelle 10: Zugkilometervolumen im Regionalverkehr und der Berliner S-Bahn im Land Brandenburg in den Jahren 2018-2022 (Quelle: VBB GmbH) ... 63
Tabelle 11: Nicht umgesetzte Angebotsmaßnahmen aus dem Landesnahverkehrsplan 2018 (Quelle: VBB GmbH) ... 64
Tabelle 12: Ausbaumaßnahmen mit Förderung durch Landesmittel (Quelle: VBB GmbH) ... 65
Tabelle 13: Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (Quelle: DB Station & Service, VBB GmbH) ... 66
Tabelle 14: Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr) ... 67
Tabelle 15: Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Anlage 8.7 (Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH) ... 68
Tabelle 16: Übersicht der bisher umgesetzten PlusBus-Linien im Land Brandenburg (Stand: Dezember 2021, Quelle: VBB GmbH) ... 72
Tabelle 17: Auswahl einiger zwischen 2018 und 2022 umgesetzter ÖPNV-Konzepte im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH) ... 74
Tabelle 18: Beispiele für innovative Angebote im Land Brandenburg (Quelle: VBB GmbH) ... 75

ENT-
WURF

Tabelle 19: Veränderungsstatistik erhobener Park+Ride-Anlagen (P+R) 2011 zu 2019 (Quelle: Gutachten zum Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg, 2020) 77
Tabelle 20: Veränderungsstatistik erhobener Bike+Ride-Anlagen (B+R) 2011 zu 2019 (Quelle: Gutachten zum Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg, 2020) 78
Tabelle 21: Bedienzeiträume im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)..... 96
Tabelle 22: Übersicht der Kriterien für die Einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)..... 97
Tabelle 23: Produktfunktionen im SPNV (Quelle: VBB GmbH) 98
Tabelle 24.1: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 118
Tabelle 24.2: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 119
Tabelle 24.3: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 120
Tabelle 24.4: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 121
Tabelle 25.1: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 123
Tabelle 25.2: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)..... 126
Tabelle 26: Geplantes Linienkonzept im Verkehr der Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet im Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH) 129
Tabelle 27: Geplantes Konzept zur Fernverkehrs-Anerkennung im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023 130
Tabelle 28.1: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 131
Tabelle 28.2: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 132
Tabelle 28.3: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 133
Tabelle 29.1: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 135
Tabelle 29.2: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2027 (Quelle: VBB GmbH)..... 138
Tabelle 30: Geplante Angebotsmaßnahmen im Rahmen des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH)..... 143
Tabelle 31: Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 1 (Quelle: VBB GmbH)..... 144
Tabelle 32: Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 2 (Quelle: VBB GmbH)..... 145

Tabelle 33: Zukünftige Infrastrukturmaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr) 147
Tabelle 34: Ausbaumaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen des Deutschlandtaktes (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr) 148
Tabelle 35: Geplante Infrastrukturmaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen der Säule 1 (FABB1) (Quelle: DB Station & Service, VBB GmbH) 150
Tabelle 36: Maßnahmen im Rahmen des StStG im Land Brandenburg (Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH) 152
Tabelle 37: Geplante Infrastrukturmaßnahmen aus der LuFV Anlage 8.7 (Quelle: DB Netz AG, VBB GmbH) 153
Tabelle 38: Korridore des Projektes i2030 (Quelle: VBB GmbH) 162
Tabelle 39: Korridorspezifische Übersicht (ohne Darstellung der Berliner Siemensbahn) mit dem Stand der Planungen zum Dezember 2021 (Quelle: VBB GmbH) 165
Tabelle 40: Vergabenetze im Regionalverkehr im Zielzustand (Quelle: VBB GmbH) 174
Tabelle 41: Linien in Vergabenetzen mit federführenden Aufgabenträgern in anderer Bundesländern (Quelle: VBB GmbH) 175
Tabelle 42: Vergabenetze bei der Berliner S-Bahn (Quelle: VBB GmbH) 179
Tabelle 43: Relation, Laufzeit und Umfang der Tarifanerkennungen im Fernverkehr (Quelle: VBB GmbH) 179
Tabelle 44: In Vorbereitung oder aktuell in Vergabe befindliche Vergabeverfahren im SPNV (Quelle: VBB GmbH) 179

Glossar

ENT-
WURF

Aufgabenträger: Aus dem Regionalisierungsgesetz stammender Begriff, wonach die Stellen, die die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen, durch Landesrecht bestimmt werden. Diese sind die Aufgabenträger im ÖPNV. Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ist das Land Brandenburg Aufgabenträger für den SPNV. Die 14 Landkreise und 4 kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, also für Busse und Straßenbahnen.

Ausflugssaison: Zeitraum von Beginn der Oster- bis Ende der Herbstferien

Balise: *(franz. Balise = Markierung, Bake)* Technisches Gerät der Eisenbahninfrastruktur, welches im Gleis montiert ist und Dateninformationen gespeichert hat. Bei Überfahrt mit einer im Fahrzeug verbauten Empfangseinrichtung wird die Information übertragen. Dateninhalt sind Standortdaten, Signalstellungen oder allgemeine Betriebsinformationen. Ist wesentlicher Bestandteil des neuen Zugbeeinflussungssystem ZBS der Berliner S-Bahn.

Brutto-Anreiz-Vertrag: Verkehrsvertrag, bei dem das Erlösrisiko (aus dem Verkauf von Fahrausweisen) zwar beim Aufgabenträger liegt, das Verkehrsunternehmen aber trotzdem einen zusätzlichen Anreiz erhalten soll, mehr Fahrgäste zu gewinnen. So können z. B. für überdurchschnittlich viele Fahrgäste oder besondere Pünktlichkeit Bonuszahlungen vereinbart werden.

CO_2-Äquivalent: Maß für Treibhausgase, welches alle im Kyoto-Protokoll geregelten Treibhausgase (z. B. Kohlendioxid, Methan) normiert zusammenfasst.

Entflechtungsmittel: Jährliche Beträge aus dem Haushalt des Bundes; erhalten Länder zur Kompensation von Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, welche durch das Inkrafttreten des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) entfallen sind

Externe Kosten, auch: Klimafolgekosten: Bezeichnen in der Volkswirtschaftslehre die unkompensierten Kosten ökonomischer Entscheidungen auf Unbeteiligte, also Auswirkungen, für die niemand bezahlt oder einen Ausgleich erhält. Sie werden nicht in die Entscheidung des Verursachenden einbezogen. In diese Kategorie fallen auch die durch den CO_2-Ausstoß entstehenden Klimafolgekosten, wie etwa erhöhte Schäden durch Extremwetterereignisse.

Fahrzeugeinsatzrisiko: Verwendungsrisiko nach Auslaufen des Verkehrsvertrages bis zum Ende der Abschreibungszeit

Kieler Schlüssel: Zielschlüssel für die Verteilung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf die Bundesländer, der sich hälftig aus Einwohnern (Stand 2012) und bestellten Zugkm (Stand 2015) zusammensetzt.

Mitfall: Szenario der Nachfrageprognose, welches über den Nullfall hinaus eine oder mehrere weitere Veränderungen (in der Regel Angebotsausweitungen) innerhalb des Verkehrssystems als Berechnungsgrundlage einbezieht. Der Mitfall ist die Weiterentwicklung des Nullfalls.

Modal Split: Anteil eines Verkehrsmittels (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Pkw), am gesamten Verkehrsmarkt. Als Basis für den Modal Split dient die Verkehrsleistung (Personenkilometer).

Nettovertrag: Verkehrsvertrag, bei dem das Erlösrisiko (aus dem Verkauf von Fahrausweisen) beim Verkehrsunternehmen liegt.

Nullfall: Szenario der Nachfrageprognose, welches die zum Berechnungszeitpunkt geplante Entwicklung der untersuchten Verkehrssysteme als Grundlage nimmt

Personenkilometer: Abkürzung: Pkm – Maß für die Verkehrsleistung. Produkt aus beförderten Personen und der dabei zurückgelegten Entfernung in Kilometern

Pull-Maßnahme: (*englisch „ziehen“)* – Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität eines Verkehrsmittels, die zu einer Verkehrsverlagerung hin zu diesem Verkehrsmittel führen.

Push-Maßnahme: (*englisch „drücken“)* – Maßnahmen, die die Nutzung eines Verkehrsmittels unattraktiver machen und damit eine Verkehrsverlagerung hin zu anderen Verkehrsmitteln erzielen

Tagart: Im öffentlichen Verkehr werden meist drei Tagarten mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen an das Verkehrsangebot unterschieden: Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage

ENT-
WURF

Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke
AfS	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
BR	Baureihe (S-Bahn-Fahrzeuge)
B+R	Bike + Ride (Rad- und Bahnfahren)
BEMU	Battery Electric Multiple Unit (Batterieelektrischer Zug)
BER	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CEF	Connecting Europe Facility
CVD	Clean Vehicle Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge)
DB	Deutsche Bahn AG
DELFI	Kooperationsnetzwerk aller Bundesländer und weiterer Partner, das die technischen Voraussetzungen zur Beauskunftung länderübergreifender Reiseketten schafft
DLR	Deutsches Zentrums für Luft- und Raumfahrt
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DSTW	Digitales Stellwerk
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EC	EuroCity, internationaler Fernzug
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EregG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EU-VO	Verordnung der Europäischen Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Ez	Einzelzüge
FABB1	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit an Bahnhöfen, Säule 1
GL	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HEMU	englisch „hydrogen electric multiple unit“ – Wasserstoff-/Batterie-Hybrid Triebwagen
HIG	Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IAB	Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IT	Informationstechnologie
ITF	Integraler Taktfahrplan
K + R	Kiss + Ride (Beifahrer eines Kraftfahrzeuges + Zug)
Kfz	Kraftfahrzeug
kÖPNV	Kommunaler öffentlicher Personennahverkehr
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LNVP	Landesnahverkehrsplan
Lph	Leistungsphase
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
mFund	Modernitätsfonds des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

ENT-
WURF

Mo-Fr Montag bis Freitag
MWAE Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie
NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG
NE-Bahn Nichtbundeseigene Eisenbahngesellschaft
NJ Nightjet, Nachtzug der Österreichischen Bundesbahn
NVZ Nebenverkehrszeit
NZF Nachnutzungszusage Fahrzeuge
NZW Nachnutzungszusage Werkstatt
O-Bus Oberleitungsbus
ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖV Öffentlicher Verkehr
P+R Park + Ride (Fahrer eines Kraftfahrzeuges + Zug)
PBefG Personenbeförderungsgesetz
Pkw Personenkraftwagen
RB RegionalBahn
RE RegionalExpress
RegG Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
Rili ÖPNV Invest Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
RIN Regio Infra Nordost GmbH & Co. KG
RJ Railjet
RKI Robert Koch-Institut
RSB Regio-S-Bahn
S-Bahn Stadtschnellbahn
Sa, So & F Samstag, Sonn- und Feiertag
SGV Schienengüterverkehr
SPFV Schienenpersonenfernverkehr
SPNV Schienenpersonennahverkehr
SSB Scharmützelseebahn GmbH
StStG Strukturstärkungsgesetz
SVZ Spätverkehrszeit
TEN-T Trans-European Transport Network
TEN-V Transeuropäische Netze-Verkehr (Englisch: TEN-T)
TMB Tourismus-Marketing Brandenburg Gmbh
TSI-PRM Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
ü.SO Bahnsteighöhe über Schienenoberkante (gemessen ab der Schienenoberkante)
UBA Umweltbundesamt
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VVO Verkehrsverbund Oberelbe
VU Verkehrsunternehmen
WLAN *(engl.)* Wireless Local Area Network: Drahtloses lokales Netzwerk
WC *(engl.)* Water Closet – Toilette
ZIP Zukunftsinvestitionsprogramm
ZVON Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien