



#BrandenburgBewegen

Landesnahverkehrsplan

2023-2027

Kurzfassung

– Entwurf –

Verkehr nachhaltig gestalten – mehr Bahn & Bus für Brandenburg

Der LNVP ist gemäß § 7 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger unter Berücksichtigung vielfältiger Rahmenbedingungen das zukünftige Angebot des SPNV definiert. Er bietet damit auch den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV (Landkreise und kreisfreie Städte des Landes Brandenburg) eine Orientierung für ihre zukünftige ÖPNV-Planung.

Der neue LNVP 2023-2027 – Ein Überblick

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027 „Brandenburg bewegen“ baut auf dem LNVP 2018-2022 auf und formuliert eine strategische Weiterentwicklung der Ziele zum Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg. Zu diesen Zielen gehört die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus, um in allen Landesteilen zuverlässige und für jeden zugängliche Mobilität zu ermöglichen und so die dringend erforderliche Verkehrswende hin zu mehr öffentlichen Verkehr schnell umzusetzen. Mithilfe von mehr Zügen, mehr Sitzplätzen und dichteren Takten soll eine Erhöhung des Umweltverbund-Anteils am Modal Split erreicht werden.

Der LNVP 2023-2027 definiert neu einheitliche Bedienstandards als Grundlage für die SPNV-Planung im gesamten Land: Ein verlässlicher Stundentakt tagsüber an Werktagen – der neue Berlin-Brandenburg-Takt – wird als Mindestangebot festgeschrieben. Auf stärker nachgefragten Strecken sind bis zu vier Fahrten pro Stunde und Richtung möglich.

Darüber hinaus konstruiert er ein neues Perspektivnetz 2030+, welches als Leitfaden für künftige SPNV-Planungsvorgänge im Sinne einer Angebotsoffensive dient.

Als Grundlage dafür sieht er einen zügigen Ausbau der Infrastrukturkapazitäten durch das Projekt i2030 und weitere Infrastrukturmaßnahmen vor, da die Leistungsfähigkeit des Netzes für das verbesserte Verkehrsangebot wachsen muss.

Es erfolgt die Prüfung der Sinnhaftigkeit von Strecken- und Haltreaktivierungen, weiterhin die der Elektrifizierung von Strecken bzw. der Einsatz alternativer Antriebe als Beitrag zur Dekarbonisierung (bzw. dem Ausstieg aus dem Dieselbetrieb bis zum Jahr 2037) im SPNV.

Um sich an geänderte Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, wird an der Weiterentwicklung des VBB-Tarifs gearbeitet.



Die Zukunft des Verkehrs gehört dem ÖPNV – gemeinsam können wir unsere Ziele erreichen
(Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben)

1. Bilanz des LNVP 2018-2022

Entwicklungen im Angebot

Die Angebotsentwicklung nach Maßgabe des LNVP 2018 -2022 war von Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung (u.a. auf den Linien RE2, RE7, RB10, RB12, RB24, RB25, RB26) sowie von Taktverdichtungen insbesondere im Wochenendverkehr (u.a. Linien RE6, RB36, RB49, RB55) geprägt.

Weiterhin wurden neue Linien eingeführt und das Betriebskonzept an verschiedenen Stellen verändert. Besonders hervorzuheben sind dabei

- der neu aufgenommene **Flughafen-Express FEX** (Berlin Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER Terminal 1-2), der seit 2020 im 30-Minuten-Takt zur Erschließung des Flughafens BER beiträgt,
- die **Wiedereinrichtung der Direktverbindung von Finsterwalde (Niederlausitz) nach Berlin** (Linie RE5),
- das **ganzjährige Angebot der Linie RB54** (Rheinsberg (Mark) – Löwenberg (Mark)) sowie
- die **neue Fernverkehrslinie IC17** (Warnemünde – Berlin – Dresden) im 120-Minuten-Takt **mit Tarifierkennung** zwischen Berlin und Elsterwerda.

Bei der Berliner S-Bahn wurden zwei neue Linien eingeführt: S26 und S9.

Entwicklungen in der Infrastruktur

Parallel erfolgten zahlreiche Modernisierungen der Infrastruktur aus verschiedenen Fördertöpfen und Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (bspw. Berlin – Frankfurt (Oder), Berlin – Rostock, Dresdner Bahn, Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin)).

2. Rahmenbedingungen für die zukünftige SPNV-Angebotsplanung

Bevölkerungsstruktur

Während die Gemeinden im Berliner Umland im aktuellen Jahrzehnt ein deutliches Wachstum erfahren, kommt es zu einem Bevölkerungsrückgang im weiteren Metropolitanraum. Dazu ist ein vergleichsweise hoher Anteil der über 65-Jährigen in Abwanderungsgebieten zu registrieren. Ein Anhalten dieser Entwicklung macht zukünftig ausreichend flexible und barrierefreie Mobilitätsangebote notwendig.



Ein Zug der ODEG mit Fahrtrichtung Cottbus Hbf
(Quelle: VBB GmbH)

Mobilitätsverhalten

Während der Anteil mobiler Personen im Land Brandenburg mit rund 84 Prozent dem Bundesdurchschnitt entspricht, sind Brandenburgerinnen und Brandenburger mit 89 Min pro Tag im Schnitt länger unterwegs als der Durchschnitt und legen aber mit 48 km täglich größere Entfernungen zurück. Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV hängt dabei vom Wohnort ab: Während rund ein Drittel der Bevölkerung in der Landeshauptstadt Potsdam täglich öffentliche Verkehrsmittel nutzt, liegt dieser Wert im weiteren Metropolitanraum nur bei einem Zehntel. Nach wie vor ist die Nutzung des Pkw besonders im ländlichen Raum dominierend.

3. SPNV-Angebot im Horizont des LNVP 2023-2027

Mit der Betriebsaufnahme in den neuen Vergebenetzen Elbe-Spree und Lausitz sowie durch Anpassungen im Netz Nord-Süd zum Fahrplanjahr 2023 wird sich das Angebot im Regionalverkehr um 30% erhöhen.

Neben neuen Linien gibt es Taktverdichtungen, Ausweitungen der Beförderungskapazität, Anpassungen am Laufweg und zusätzliche Leistungen im Früh- und Spätverkehr. Gleichzeitig kommen neue und modernisierte Fahrzeuge mit höherem Reisekomfort zum Einsatz.

Mit Fertigstellung der Regional- und Fernverkehrsgleise auf der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde (Teltow-Fläming) und Berlin Südkreuz voraussichtlich im Jahr 2025 wird die zweite Betriebsstufe des Netzes in Betrieb genommen. Vor allem im Umfeld des Flughafens BER sind dadurch Veränderungen im Linienverkehr (u.a. neue Direktverbindung RE20 Cottbus Hbf – Flughafen BER Terminal 1-2 – Berlin Hbf) vorgesehen.

Weiterhin wird es mit der Aufnahme der **Netze**

- **Ostbrandenburg II** (Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU); ab Dez. 2024),
- **Berlin-Stettin** (neue schnelle Direktverbindung auf neu elektrifizierter Strecke; ab Dez. 2026) und
- **Nord-Süd II** (mehr Verkehr in Tagesrandlagen; ab Dez. 2026) sowie mit
- **der Inbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn** (Umstellung auf Brennstoffzellen-Fahrzeuge (HEMU); ab Dez. 2024)

zu neuen Linien, Taktverdichtungen und Anpassungen im Laufweg kommen.

Bei der **Berliner S-Bahn** ist der Einsatz neuer Fahrzeuge und ein umfassendes Ertüchtigungsprogramm für Bestandsfahrzeuge geplant.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Entwicklung des **SPNV-Angebotes in das Nachbarland Polen**. Zu diesem Zweck existieren derzeit die Projekte RailBLu und der Runde Tisch Verkehr der Oderpartnerschaft. Bereits ab 2022 wird es zudem die neue grenzüberschreitende Linie RB92 (Guben – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra) geben.



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

4. Infrastrukturentwicklung

Um den für geplante Angebotsausweitungen notwendigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur voranzutreiben, wurde insbesondere das **Infrastrukturprojekt i2030** ins Leben gerufen. Mit dem Kehrgleis in Königs Wusterhausen ist die erste Maßnahme bereits erfolgreich in Betrieb, einige Maßnahmen sollen innerhalb der Laufzeit dieses LNVP fertiggestellt werden (u.a. Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke), weitere im Laufe der 2030er-Jahre.

Andere Maßnahmen an der Infrastruktur umfassen unter anderem die **Attraktivitätssteigerung**, den **Ausbau der Barrierefreiheit** an Bahnhöfen (u.a. Baitz, Calau (Niederlausitz), Seddin) und die **Aufhöhung von niedrigen Bahnsteigen**.

Es werden im Rahmen des **Strukturstärkungsgesetzes für das Lausitzer Braunkohlerevier** u.a. folgende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen:

- Beschleunigung Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig
- Elektrifizierung Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL
- Elektrifizierung Cottbus – Guben – Zielona Góra
- Zweigleisiger Ausbau Cottbus – Lübbenau (Spreewald)



Der Ausbau der Infrastruktur ist zum Teil wesentliche Voraussetzung für die Ausweitung des SPNV-Angebotes (Quelle: S. Elm/VBB GmbH)



Moderne Triebwagen mit alternativen Antrieben werden zukünftig im Osten Brandenburgs verkehren (Quelle: NEB/Siemens Mobility/F. Noack)

Es ist geplant, bis 2027 die Station „Eberswalde Nord“ als neuen Verkehrshalt für die Linie RB60 zu errichten.

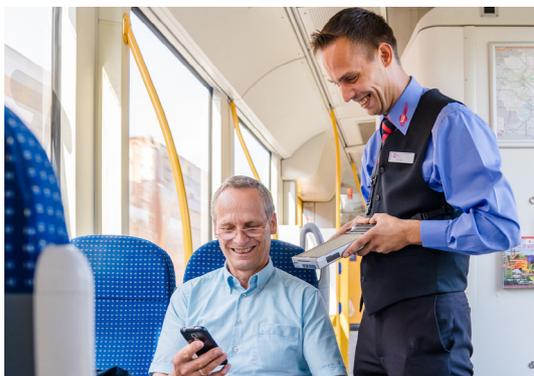
Im Rahmen einer vorgelagerten Studie wurden die **Potenziale für eine Reaktivierung** von 42 Bahnstrecken und 35 Stationen aus dem gesamten Land Brandenburg durch einen unabhängigen Gutachter mit einer einheitlichen, zweistufigen Systematik untersucht. Im Ergebnis wird im LNVP festgeschrieben, dass zehn Strecken sowie vier Halte detaillierter durch Machbarkeitsstudien sowie ggf. Nutzenkosten-Untersuchungen analysiert werden sollen.

Das Land Brandenburg setzt sich gemeinsam mit dem Land Berlin beim Bund dafür ein, dass die **ehemalige Ostbahn (Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL)** durchgängig elektrifiziert, zweigleisig und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wird.

5. Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb

Die Erwartungshaltung der Fahrgäste an die **Fahrgastinformation** im ÖPNV steigt stetig. Das Land Brandenburg, die Verkehrsunternehmen und die VBB GmbH begegnen dieser mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der technischen Systeme zur Fahrgastinformation: Zukünftig wird es besonders im Ballungsraum notwendig sein, hohe Nachfragen durch **Auslastungsinformationen** zu lenken sowie im ländlichen Raum **attraktive und durchgängige ÖPNV-Wegekette** zu konzipieren. Der **Anschlussicherung** einerseits und der **Einbindung flexibler ÖPNV-Angebote**, des Rad- und Fußverkehrs sowie von Sharing-Angeboten andererseits kommt dabei eine wichtige Rolle zu – ebenso der **Weiterentwicklung barrierefreier Fahrplanauskünfte** unter Einbeziehung von Informationen aus der Haltestellendatenbank.

In Zusammenarbeit mit den anderen VBB-Gesellschaftern sowie den Verkehrsunternehmen modernisiert das Land Brandenburg den **VBB-Tarif** im Verbundgebiet. Dabei stehen attraktive Ticketangebote für eine bedarfsgerechte Mobilität – auch in Kooperation mit Nachbarländern und angrenzenden Regionen – im Fokus. **Digitale Vertriebskanäle** für Tickets sollen gestärkt werden, während klassische Kanäle weiterhin bestehen sollen.



Die Bedeutung digitaler Tickets wird in Zukunft steigen – das Zugpersonal nutzt dafür mobile Lesegeräte (Quelle: N. Dalchow/HANSeatische Eisenbahn GmbH)

6. Kommunalen Verkehr

Das Land Brandenburg strebt ein **integriertes und gut abgestimmtes ÖPNV-Angebot** auch in der Fläche an und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger durch die VBB GmbH bei der Weiterentwicklung der Angebote. Besonders das **Konzept PlusBus**, das verlässliche und mit dem SPNV verknüpfte Taktangebote auf regionalen Achsen fördert, unterstreicht dieses Ziel. Eine Erhöhung der Linienzahl auf 50 PlusBus-Linien bis 2024 (2022: 33 Linien) ist vorgesehen.



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

Wichtige Maßnahmen außerhalb der PlusBus-Korridore sind für die kommunalen Aufgabenträger herausfordernd, unter anderem für **Stadt-Umland-Linien**. Sie umfassen Taktverdichtungen, die Ausweitung des Angebotes im Spät- und Wochenendverkehr, Bevorrechtigungen und Beschleunigungen, die **Abstimmung zwischen SPNV und KÖPNV** und ein funktionierendes Anschlussmanagement.

Zur Ergänzung des Linienverkehrs in Räumen bzw. zu Zeiten geringer Nachfrage kann die Einbindung von **RufBus-Systemen** eine sinnvolle Möglichkeit sein. Der Einsatz flexibler, bedarfsorientierter Mobilitätsangebote als Zubringer an kleineren Bahnhöfen sollte daher geprüft werden. Begleitend ist auch eine entsprechende **Öffentlichkeitsarbeit für eine verbesserte Wahrnehmung** dieser Angebote in den Regionen zu berücksichtigen.

7. Finanzierungsbedarf

Die Angebotsausweitung des ÖPNV, insbesondere des SPNV bedürfen einer **langfristigen und stabilen Ausfinanzierung**, um Planungssicherheit bei Investitionen und Verkehrsbestellungen in der Zukunft zu erlangen.

Sichtbar ist allerdings, dass es voraussichtlich ab dem Jahr 2023 zu einer Unterfinanzierung des SPNV kommen wird.

Trotz einer bestehenden Finanzreserve aus zweckgebundenen Resten der Regionalisierungsmittel, welche kontinuierlich abgebaut wird, wird sich die Nichtauskömmlichkeit der Finanzierung des SPNV mit Regionalisierungsmitteln voraussichtlich ab dem Jahr 2024 bemerkbar machen. Um die geplanten Maßnahmen weiterhin umsetzen zu können, ist eine Ausweitung der Finanzressourcen von großer Bedeutung.



Die Reaktivierung und der Ausbau von Bahnstrecken wird die bestehenden Hauptstrecken entlasten und kann den SPNV wieder in die Fläche bringen (Quelle: VBB GmbH)

8. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Erfahrungen der letzten LNVP-Beteiligung mit über 1.800 Einwendungen zeigte deutlich, wie groß das Interesse der Öffentlichkeit am ÖPNV ist.

Über die in § 7 Abs. 1 ÖPNVG BB vorgeschriebene Einbeziehung der Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV sowie der Landesbeauftragten für Gleichstellung und Behinderung in den Erstellungsprozess des neuen LNVP hinaus, führt das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) vom 10.05 bis 21.06.2022 eine **allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung** zum Entwurfstext des neuen LNVP 2023-2027 durch.

Zur effizienten Bearbeitung und im Sinne des Infektionsschutzes wird diese ausschließlich digital stattfinden. Hierfür arbeitet das Ministerium mit der VBB GmbH und dem erfahrenen Partner für Online-Beteiligungen, der DEMOS E-Partizipation GmbH, zusammen.

Zur Gewährleistung der bestmöglichen Bearbeitung sind alle Einwendungen und Kommentare zum Dokument ausschließlich kapitelbezogen und nur auf der **digitalen Plattform** <https://brandenburg-bewegen.de/> einzureichen. Behörden, Institutionen oder Verbände (sowie alle weiteren Organisationen) werden bei Ihrer Registrierung verifiziert – es wird daher darum gebeten, die Stellungnahmen nicht zusätzlich postalisch oder per E-Mail an das MIL zu richten.

Das vollständige Textdokument des Landesnahverkehrsplan 2023-2027 ist auf der Internetseite des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) ([Link](#)) abrufbar.



Link zur Internetseite des
Landesnahverkehrsplan 2023-2027

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>



Inhaltliche Bearbeitung:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Center für Nahverkehr- und Qualitätsmanagement
Stralauer Platz 29
10243 Berlin
www.vbb.de



Stand:

10. Mai 2022