



LAND
BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft



Landesnahverkehrsplan

2013–2017

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
Referat 10 Koordination, Kommunikation, Internationales
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8
14467 Potsdam
oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de
www.mil.brandenburg.de

Fachliche Koordination:

Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen

Unter Mitwirkung von:

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Redaktionelle Begleitung:

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Stand: 6. Dezember 2012

Gestaltung und Druck: LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Auflage: 5.000

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

Hinweis:

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg herausgegeben. Sie darf nicht während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift den Empfängern zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Vorwort



Ich freue mich, Ihnen den Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017 vorlegen zu können.

Der Fortschreibung ging eine Evaluierung des Landesnahverkehrsplans 2008 bis 2012 voraus. Eine durchaus positive Bilanz konnte gezogen werden. Es gelang z.B. den integrierten Ansatz des Gesamtsystems ÖPNV durch die Initiierung von Bahn/Bus-Konzepten weiter zu stärken. Die Fahrgastzahlen sind gestiegen und mehr Zugkilometer konnten bestellt werden – trotz Kostensteigerungen bei den Nutzungsentgelten und Energie. Der Wettbewerb auf der Schiene ist weit fortgeschritten.

Die Aufstellung des Landesnahverkehrsplans 2013 bis 2017 erfolgte in einem breiten dialogorientierten Prozess, in den sich auch die allgemeine Öffentlichkeit im Rahmen der Internetbeteiligung im November 2012 einbringen konnte. Für die Vielzahl an konstruktiven Hinweisen sei auch hier nochmals herzlich gedankt.

Der aktuelle Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017, für den das Benehmen am 6. Dezember 2012 mit dem zuständigen Landtagsausschuss hergestellt wurde, beschreibt den Umfang und die Qualität der Leistungen beim Schienenpersonennahverkehr in Brandenburg. Darüber hinaus enthält er Ziele, Prüfaufträge und Vorschläge, die dazu beitragen sollen, den Schienenpersonennahverkehr noch attraktiver zu gestalten. Er dient den kommunalen Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV als Rahmen und Orientierung für ihre eigenen Angebots- beziehungsweise Nahverkehrsplanungen.

Der Landesnahverkehrsplan ist ein gutes Fundament für die nächsten fünf Jahre

- um einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr anzubieten,
- das Gesamtsystem des ÖPNV zu stärken,
- Kooperationen der Aufgabenträger zu vertiefen und
- Potenziale auszunutzen.

Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit bei der Umsetzung der Ziele des Landesnahverkehrsplans 2013 bis 2017.

A handwritten signature in black ink that reads "Jörn Vosch". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Minister für Infrastruktur und
Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Inhalt

1.	Einleitung	10
1.1	Aufgaben und Ziele des LNVP	10
1.2	Aufstellung des LNVP im Dialog	12
2.	LNVP 2008 – 2012: Erreichte Entwicklungen	14
2.1	Verbesserung der Schieneninfrastruktur	14
2.2	Entwicklung Verkehrsangebot und Nachfrage	18
2.3	Ergebnis der Bus/Bahn-Konzepte	23
2.4	Weitere integrierte Konzepte	25
2.5	Vergabe von Verkehrsleistungen	26
2.6	Aufwertung der Stationen und ihrer Umfeldler	29
2.7	Verbesserung der Fahrgastinformation	34
2.8	Sicherheit der Fahrgäste	37
3.	Externe Rahmenbedingungen	39
3.1	Demografische und soziale Perspektiven	39
3.2	Räumliche Konzepte und Pläne für Berlin-Brandenburg	42
3.3	Fern- und Güterverkehr	45
3.4	Finanzierung des Nahverkehrs	45
4.	Grundsätze	51
4.1	Qualitätsstandards	51
4.1.1	Kundenorientierung	51
4.1.2	Verkehrsangebot	52
4.1.3	Infrastruktur	56
4.1.4	Fahrzeuge	58
4.1.5	Nachhaltigkeit und Umwelt	59
4.2	Vergabe im Wettbewerb	60
4.3	Marketing und Fahrgastinformation	62
4.4	Tarife und Vertrieb	64
4.5	Barrierefreier Zugang	66
4.6	SPNV zwischen Berlin-Brandenburg und Westpolen	68
5.	Verkehrsinfrastruktur	72
5.1	Schienennetz	72
5.1.1	Netztypen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen	72
5.1.2	Fern- und Ballungsnetz	72
5.1.3	Regionalnetze	73
5.1.4	S-Bahn	73
5.1.5	Regionalisierung der Infrastruktur	75
5.2	Stationen	75
5.2.1	Nutzung und Qualität	75
5.2.2	Nachfrageschwache Stationen	79
5.2.3	Konzept der Bahnsteighöhen und -längen	79

6.	Zielkonzepte	84
6.1	Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems	84
6.1.1	Akteure und Verfahren	84
6.1.2	Stationen und ihr Schnittstellenangebot	85
6.1.3	Abgestimmtes Verkehrsangebot	86
6.1.4	Anschlussmanagement Bus/Bahn	87
6.1.5	Einbindung touristischer Angebote	90
6.2	Zukünftiges Infrastruktur- und Bedienungsangebot	93
6.2.1	Zielnetz 2013	93
6.2.2	Zielnetz 2016	98
6.2.3	Perspektivnetz	102
	Anhang – Ausgewertete und verwendete Quellen	114

Abbildungs-, Bild- und Tabellenverzeichnis

Abb. 2.1:	Bedeutende Streckenausbauten.....	17
Abb. 2.2:	Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche 2012.....	19
Abb. 2.3:	Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr	20
Abb. 2.4:	Entwicklung der Reisendenkilometer	21
Abb. 2.5:	Querschnittsbelastung von SPNV-Strecken	22
Abb. 2.6:	Durchgeführte Vergabeverfahren bis einschließlich 2012	28
Abb. 2.7:	Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen 2008–2012	35
Abb. 3.1:	Altersstruktur Land Brandenburg 2010 und 2030	39
Abb. 3.2:	Bevölkerungsvorausschätzung 2030 gegenüber 2010 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden.....	41
Abb. 3.3:	Bundesweite Entwicklung der Regionalisierungsmittel.....	47
Abb. 4.1:	Bedienstandards im LNVP 2013–2017	55
Abb. 4.2:	Taktknoten im Zielkonzept 2016	57
Abb. 4.3:	Vergabenetze im Zielzustand.....	63
Abb. 4.4:	Ausbaustand Barrierefreiheit Regionalverkehr Brandenburg	69
Abb. 4.5:	Grenzüberschreitender Verkehr Brandenburg – Westpolen	71
Abb. 5.1:	Schieneninfrastruktur mit bestelltem SPNV	74
Abb. 5.2:	Optimierungsbedarf an Stationen mit unter 50 Ein- und Aussteigern pro Tag	80
Abb. 5.3:	Ausbaustand der Bahnsteige.....	82
Abb. 5.4:	Konzept Bahnsteighöhen und -längen.....	83
Abb. 6.1:	Verknüpfungspunkte Bahn/Bus.....	89
Abb. 6.2:	Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Fahrplan 2013.....	95
Abb. 6.3:	Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Zeithorizont 2016	99
Abb. 6.4:	Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Perspektivnetz	104
Abb. 6.5:	Regionalverkehr Berlin und Umland 2013–2017	108
Abb. 6.6:	SPNV Planungsregion Havelland-Fläming 2013–2017	109
Abb. 6.7:	SPNV Planungsregion Lausitz-Spreewald 2013–2017.....	110
Abb. 6.8:	SPNV Planungsregion Oderland-Spree 2013–2017.....	111
Abb. 6.9:	SPNV Planungsregion Prignitz-Oberhavel 2013–2017	112
Abb. 6.10:	SPNV Planungsregion Uckermark-Barnim 2013–2017	113
Bild 2.1:	Streckenausbau Berlin – Rostock bei Grüneberg.....	14
Bild 2.2:	Testfahrt zur neuen Station Bad Saarow Klinikum.....	15
Bild 2.3:	RE 3 im Bahnhof Bernau	20
Bild 2.4:	Neue Bahnsteigbrücke am Bahnhof Struveshof.....	29
Bild 2.5:	Kulturangebote im modernisierten Kaiserbahnhof Joachimstal.....	30
Bild 2.6:	Neu gestaltetes Umfeld Bahnhof Rehfelde.....	31
Bild 2.7:	P+R-Anlage am Bahnhof Seelow-Gusow	31
Bild 3.1:	RE 1 in Frankfurt (Oder)	40
Bild 4.1:	Fahrradmitnahme im RE 3, Bahnhof Angermünde	59
Bild 4.2:	RB 26 am neuen Bahnsteig Bahnhof Kostrzyn	70
Bild 5.1:	EC und RB 66 im Bahnhof Angermünde	72
Bild 5.2:	Instandgesetztes und nachgenutztes Empfangsgebäude Chorin-Kloster	77
Bild 5.3:	Neubau S-Bahnsteig Erkner	78

Bild 5.4:	Neue Bahnsteiganlage Bahnhof Prenzlau	81
Bild 6.1:	Fahrradparkhaus Bernau	85
Bild 6.2:	Busverknüpfung am Bahnhof Müncheberg.....	88
Bild 6.3:	Beispiel Anschluss-Flyer	90
Bild 6.4:	Haltepunkt Wensickendorf mit touristischer Wegweisung	91
Bild 6.5:	Bustouren 48 Stunden Oberhavel.....	92
Tab. 1.1:	Hinweise von Akteuren im Vorfeld der Aufstellung des LNVP 2013–2017.....	12
Tab. 1.2:	Hinweise von Akteuren zum Entwurf des LNVP 2013–2017	13
Tab. 2.1:	Bedeutende Ausbauten im Fern- und Ballungsnetz 2008–2012.....	14
Tab. 2.2:	Ausbauten im Regionalnetz 2008–2012	15
Tab. 2.3:	Ausbauten im S-Bahnnetz 2008–2012	16
Tab. 2.4:	Bestellte SPNV-Leistungen	18
Tab. 2.5:	Vergebene SPNV-Leistungen 2008–2012	27
Tab. 2.6:	Neue Haltepunkte	29
Tab. 2.7:	B+R- und P+R-Anlagen	32
Tab. 3.1:	Mittel für den ÖPNV 2013–2017	45
Tab. 3.2:	Von 2008–2014 den Ländern zustehende Beträge nach § 5 RegG	47
Tab. 3.3:	Maßnahmen mit Finanzierungsanteilen nach LuFV, Anlage 8.7 (Stand 13.09.2012)	50
Tab. 4.1:	Vergabeverfahren SPNV.....	61
Tab. 4.2:	Anstehende Vergabeverfahren S-Bahn	61
Tab. 6.1:	SPNV-Bedienkonzept 2013	96
Tab. 6.2:	SPNV-Bedienkonzept 2016	100
Tab. 6.3:	SPNV-Perspektivnetz	105

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
Bf	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB S&S AG	Deutsche Bahn Station & Service AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
EGP	Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
E-Norm	Elektro-Norm
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAV	Fachausschuss Verkehr
FE	Flughafenexpress
GSM	Global System for Mobile Communications (weltweites System für mobile Kommunikation)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum
GWHBFöG	Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IVK	Integriertes Verkehrskonzept
kmBL	Kilometer-Betriebsleistung
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MDSB II	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIV	motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE	Niederbarnimer Eisenbahn
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	Nordwestbrandenburg
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
OE	Ostdeutsche Eisenbahn
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PE	Prignitzer Eisenbahn
PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH
PEN	Paneuropäische Netze
Pkm	Personenkilometer
PKP Intercity	größter Bahnanbieter in Polen
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RWK	Regionaler Wachstumskern
SCANDRIA	Scandinavian-Adriatic Corridor for Innovation and Growth
SoNorA	South-North Axis
SBR	Teilnetz S-Bahnring
SBT	Teilnetz Nord-Süd
SBS	Teilnetz Stadtbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StEP	Stadtentwicklungsplan
TEN	Transeuropäische Netze
TKS	Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf
üÖPNV	übriger Öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZIS	Zugangsstelleninformationssystem
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

1. Einleitung

1.1 Aufgaben und Ziele des LNVP

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) seit dem 1. Januar 1996 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplans (LNVP) ergibt sich aus § 7 ÖPNVG.

Der LNVP 2013–2017 bewegt sich im gestalterischen Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel und bestehender Verkehrsverträge. Er ist eingebettet in die laufende Landesentwicklungsplanung und berücksichtigt den Berliner Nahverkehrsplan. Die Zielsetzungen sind abgestimmt mit der parallel laufenden Aktualisierung des Integrierten Verkehrskonzepts für das Land Brandenburg (IVK).

Durch den SPNV werden über die unmittelbaren verkehrspolitischen Ziele hinaus auch mittelbare Politikbereiche unterstützt. So trägt die Finanzierung des SPNV-Angebots auch zur Erreichung raumordnungs-, sozial-, wirtschafts- und umweltpolitischer Zielsetzungen auf allen staatlichen Ebenen einschließlich der Europäischen Union bei.

Wichtige Fernverkehrsverbindungen von Brandenburg und Berlin in benachbarte Bundesländer und polnische Großstädte werden nicht mehr angeboten. Es ist eine koordinierte Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs anzustreben, um Synergien zwischen Fernverkehr (derzeit DB Fernverkehr, Veolia) und Schienenpersonennahverkehr (Länder als Besteller) zu heben. Ein Ansatz ist beispielsweise die bereits praktizierte Integration von IC-Zügen in die Nahverkehrstarife. Langfristiges Ziel ist die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für

den Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund (vgl. Grundgesetz Artikel 87 e) und die Integration der Planungen des Nah- und Fernverkehrs in einen Deutschland-Takt.

Wichtigstes Ziel des ÖPNV-Angebots ist, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, nachhaltig, sozial und umweltverträglich zu gestalten und eine hohe Standortqualität für Wohnen und Wirtschaft zu gewährleisten. Erreicht werden kann dies in einem Flächenland wie Brandenburg nur mit einem qualitativ hochwertigen SPNV-Angebot. Der LNVP 2013–2017 hat deshalb folgende Schwerpunkte:

- Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der SPNV ist innerhalb des ÖPNV das Rückgrat und kann die Fläche bedienen, wenn er dort die effizienteste Lösung bietet. Der LNVP definiert deshalb das Bedienangebot im SPNV und der landesbedeutsamen Linien anderer Verkehrsträger.
- Die Länder Brandenburg und Berlin sind ein gemeinsamer Verkehrsraum, dessen Zentren und Wachstumskerne miteinander durch den öffentlichen Nahverkehr zu verbinden sind.
- Mit den Akteuren des übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) ist ein integriertes Gesamtangebot zu entwickeln, das möglichst flächendeckend eine effiziente und kostengünstige Erschließung sicherstellt.
- Die Schaffung attraktiver ÖPNV-Verbindungen mit Polen, insbesondere nach Stettin, bildet einen Entwicklungsschwerpunkt der nächsten Jahre.
- Der LNVP wird eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger – auch landes- und bundesgrenzüberschreitend – als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV fördern.

Grundsätzlich sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für Erhalt und Ausbau

der Schienenstrecken und Stationen zuständig. Das Land wirkt darauf hin, dass eine Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird, die

- einen attraktiven, an den Kundenwünschen orientierten, bedarfsgerechten und wettbewerbsorientierten SPNV und
- zugleich einen wirtschaftlichen Betrieb der Schieneninfrastruktur und damit einen kostengünstigen SPNV ermöglicht.

Zur Erreichung dieser Ziele ist die Infrastruktur auf den im SPNV betriebenen Strecken dem Stand der Technik entsprechend auszubauen bzw. zu erhalten. Grundsätzlich hält das Land dies auf allen Strecken mit einer Fahrgastprognose > 500 Pkm/kmBL für geboten. Hierzu zählen aus Sicht des Landes u. a. folgende Maßnahmen:

- Modernisierung des Regionalnetzes unter Berücksichtigung kostengünstiger Systeme zur Verbesserung der Fahrzeiten und Fahrplanstabilität,
- Beseitigung bestehender Langsamfahrstellen und konsequente Umsetzung der Instandhaltungsprogramme zur Vermeidung neuer Langsamfahrstellen,
- Kapazitätserweiterung von Schienenwegen bei steigender Verkehrsnachfrage und sich daraus ergebenden Infrastrukturengpässen, sofern die notwendigen Rahmenbedingungen (Finanzierung, Nachfragepotenzial, volkswirtschaftlicher Nutzen o. ä.) erfüllt sind.

Der LNVP 2013–2017 bedient drei Zeithorizonte:

- Zielnetz 2013 mit den Meilensteinen vollständige Betriebsaufnahme Netz Stadtbahn und Anbindung Flughafen BER,
- Zielnetz 2016 mit den Meilensteinen Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Rostock und Eröffnung Ostkreuz,

- Perspektivnetz mit den Meilensteinen Einführung PrignitzExpress/Heidekrautbahn zum Bahnhof Gesundbrunnen, Fertigstellung Dresdner Bahn und Elektrifizierung der Stettiner Bahn sowie der Ausbau des integralen Taktfahrplans.

Die Folgen der demografischen Entwicklung insbesondere in den peripheren ländlichen Räumen und die zum Teil sehr unterschiedliche Verteilung der Bevölkerung in den einzelnen Regionen des Landes, die Ziele eines barrierefreien Zugangs und die Anforderungen des Gender Mainstreaming sind bei der weiteren Gestaltung des SPNV zu beachten.

Mit der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV können wesentliche Beiträge zur Entlastung der Umwelt geleistet werden. Bei jeweils durchschnittlichen Auslastungsgraden sind insbesondere Schienenfahrzeuge erheblich umweltfreundlicher als Pkw.

Die Bedienzeiten im SPNV orientieren sich deshalb nicht ausschließlich am Schüler- und Berufsverkehr, sondern auch an weiteren Verkehrszwecken. Hierzu verkehren die SPNV-Linien durchgängig im Taktverkehr mit ganztägigen Betriebszeiten auch im Vor- und Nachlauf zu den „klassischen“ Fahrtzwecken Arbeit und Schule. Diese sichern typische Wegeketten, mit denen Aufgaben im familiären Bereich (Kinderbetreuung, Besorgungsverkehr) und Arbeit/Ausbildung kombiniert werden können.

Der LNVP bringt den politischen Willen des Landes zur Weiterentwicklung des SPNV zum Ausdruck. Die aus den unterschiedlichen Analysen im Vorfeld des LNVP identifizierten Verbesserungspotenziale und die im Rahmen der abgefragten Stellungnahmen zum Entwurf des LNVP eingebrachten Anregungen und Hinweise wird das Land Brandenburg prüfen. Eine Umsetzung kann dann

weiter verfolgt werden, wenn sie den Zielen des LNVP dient.

1.2 Aufstellung des LNVP im Dialog

Das Land hat im Vorfeld der Aufstellung des LNVP 2013–2017 um Hinweise und Anregungen aus den Regionen gebeten, nachdem im Frühjahr 2012 auf den Regionalkonferenzen die Zielnetze vorgestellt wurden. Diesem Wunsch sind 44 Akteure mit detaillierten Stellungnahmen nachgekommen. Hinzu kommen 870 Postkarten als Standardeingabe der Initiative „Wir wollen nicht abgehängt werden!“ zur Reduzierung des Verkehrsangebots auf der PE 73 und 74. Davon waren 693 Absender aus der Region Prignitz, 108 Eingaben aus Berlin sowie 69 bundesweit verteilt.

Die eingegangenen individuellen Stellungnahmen im Vorfeld der Aufstellung des LNVP 2013–2017 können folgenden Akteuren und Themen zugeordnet werden:

Der überwiegende Teil der Stellungnahmen kam aus den Gemeinden und Landkreisen. Alle Akteure äußerten sich zum Verkehrsangebot, was die landesweit hohe Bedeutung dieses Themas zeigt. Die meisten Hinweise bezogen sich auf die geplanten Reduzierungen von Verkehrsleistungen und die zukünftige Anbindung des Flughafens BER. Ein weiteres, stark diskutiertes Thema war die Frage der Finanzierung des SPNV im Land Brandenburg sowie zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg sowie gegenüber dem Bund.

Auf die Bedeutung einzelner Bahnhöfe für einen Anschluss an den SPNV sowie deren Entwicklungspotenzial und Ausbaumöglichkeiten gingen 14 Akteure ein. Dabei wurde die Wichtigkeit der Bahnhöfe für die Gemeinden von den Akteuren besonders hervorgehoben.

Der Entwurf des LNVP 2013–2017 wurde im Internet veröffentlicht und verzeichnete mehr als zweitausend Abrufe. Zum Entwurf des LNVP 2013–2017 ergab sich die nachfolgende Struktur der Hinweise und Anregungen:

Tab.1.1: Hinweise von Akteuren im Vorfeld der Aufstellung des LNVP 2013–2017

Akteur	Anzahl	Grundsatzaspekte	Verkehrsangebot	Infrastruktur	Bahnhöfe	Fahrzeuge	Güterverkehr
Gemeinde	13	4	13	3	6	2	1
Reg. Planungsgem.	2	2	2	1	-	-	-
Landkreis	9	4	9	4	3	1	3
Reg. Wachstumskern	3	2	3	2	2	-	1
Verbände/Vereine	8	5	8	1	3	2	-
Bürger	9	2	9	-	-	-	1
Gesamt	44	19	44	11	14	5	6

Tab. 1.2: Hinweise von Akteuren zum Entwurf des LNVP 2013–2017

Akteur	Anzahl	Grundsatz- aspekte	Verkehrs- angebot	Infra- struktur	Bahnhöfe	Fahr- zeuge	Güter- verkehr
Gemeinde	32	4	10	9	7	1	1
Reg. Planungsgem.	1	1	1	1	-	-	-
Landkreis	8	6	7	5	4	-	1
Reg. Wachstumskern	1	-	-	-	-	-	-
Verbände/Vereine	15	5	5	4	1	-	2
Bürger	20	4	8	5	2	1	1
Sonstige	2	1	-	-	-	-	1
Gesamt	80	21	31	24	14	2	6

Mit 80 Stellungnahmen zum Entwurf des LNVP war die Anzahl fast doppelt so hoch wie bei der Beteiligung im Vorfeld der Erstellung. In etwa je zur Hälfte nutzten Gemeinden und Landkreise sowie Vereine/Verbände und Bürger die Möglichkeit, sich zum Entwurf des LNVP zu äußern. Hinweise und Forderungen zum Verkehrsangebot hatten dem Gegenstand des LNVP entsprechend wiederum die höchste Bedeutung, gefolgt von Hinweisen zur Infrastruktur und zu Grundsatzaspekten zu den Zielen und Inhalten des LNVP. In beiden Phasen weisen sechs Akteure in ihren Stellungnahmen auf den Güterverkehr in der Region hin. Sie sehen in der Kombination von Personen- und Güterverkehr, wie z. B. bei dem Projekt HUB 53/12^o, die Möglichkeit, Strecken zu erhalten und so den SPNV zu sichern.

Es wurde darüber hinaus eine Vielzahl von Einzelfragen thematisiert, die über die Detailschärfe des LNVP hinausgehen. Entsprechend der Intention der Beteiligung nennen darüber hinaus die Stellungnahmen zahlreiche lokale Zielsetzungen und Potenziale und verdeutlichen die regionalen Besonderheiten der Nachfrageentwicklung. So sind neue Stationen, verbesserte Anschlüsse im Schülerverkehr oder touristische

Verkehrsangebote in weiteren Verfahren zu untersuchen.

Insgesamt zeigen die Hinweise, wie auch schon zum LNVP 2008–2012, den hohen Stellenwert, der seitens der Städte und Gemeinden, Landkreise, Regionalen Wachstumskerne und Regionalen Planungsgemeinschaften, der Verbände und Vereine sowie der Bürger dem öffentlichen Nahverkehr beigemessen wird. Aus den zahlreichen Hinweisen gingen Anregungen, Entscheidungshilfen und Beispiele in den LNVP 2013–2017 ein.

2. LNVP 2008 – 2012: Erreichte Entwicklungen

Als Ausgangspunkt für den Blick in die Zukunft zeigt ein Blick in die Vergangenheit, was erreicht werden konnte und was offen bleiben musste. Der Blick zurück dient damit auch der Evaluierung des LNVP 2008–2012:

- Mehr Verkehrsleistung – kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen,
- Umsetzung des Vergabekonzepts im Regionalverkehr (2012 sind 99 % der Verkehrsverträge im Vergabeverfahren geschlossen),
- Qualitätsvorgaben umgesetzt,
- Ausbau der Echtzeit-Fahrplaninformation,
- neues Bike+Ride/Park+Ride-Landeskonzept,
- Modernisierung weiterer Bahnhofsvorplätze und Stationen.

2.1 Verbesserung der Schieneninfrastruktur

Streckenausbau

Im Zeitraum 2008–2012 wurden folgende Strecken ausgebaut:



Bild 2.1: Streckenausbau Berlin – Rostock bei Grüneberg

Die Gesamtlänge neuer bzw. ausgebauter Strecken im Fern- und Ballungsnetz erhöhte sich damit im Land Brandenburg seit 2008 um weitere 88 km auf ca. 650 km Strecke. Der Anteil hat sich damit in den vergangenen fünf Jahren von 39 % im Jahr 2007 auf 46 % im Jahr 2012 erhöht.

Insbesondere die Inbetriebnahme der für 160 km/h ausgebauten Strecke zwischen Königs Wusterhausen und Lübbenau im Dezember 2011 führte zu erheblichen

Tab. 2.1: Bedeutende Ausbauten im Fern- und Ballungsnetz 2008–2012

Strecke/Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Berlin – Cottbus, Ausbaustrecke Abschnitt Lübbenau – Cottbus	2009	160 km/h
Berlin – Cottbus, Ausbaustrecke Abschnitt Königs Wusterhausen – Lübbenau	2011	160 km/h
Berlin – Cottbus, Ausbaustrecke ESTW Cottbus	2011	160 km/h
Erkner – Frankfurt (Oder), Ausbaustrecke Umbau Bf Erkner, ESTW	2012	160 km/h
Leipzig – Cottbus, Umbau Bf Falkenberg, ESTW	2012	120 km/h
Berlin – Dresden, Ausbaustrecke ESTW Doberlug-Kirchhain	2012	160 (200) km/h
Berlin – Szczecin (Stettin), Ausbaustrecke Umbau Bf Bernau	2012	120 (160) km/h
Flughafenanbindung BER, Neubau Terminalanbindung beidseitig, baulich fertiggestellt	Mit Flughafeneröffnung	Terminalerschließung



*Bild 2.2:
Testfahrt zur neuen
Station Bad Saarow
Klinikum*

Verbesserungen für den SPNV in der Region.

Der Ausbau der Nordbahn (Berlin – Rostock) schreitet zügig voran. Fertiggestellt sind 66 km, in Bau bzw. vergeben sind 102 km und nur 28 km befinden sich noch im Planungsstadium. Aktuell laufen die Bauarbeiten auf den Abschnitten Nassenheide – Löwenberg und Gransee – Fürstenberg, die im Jahr 2014 eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h erlauben.

Im Zeitraum 2008–2012 konnten im Regionalnetz folgende Ausbauten abgeschlossen werden:

Tab. 2.2: Ausbauten im Regionalnetz 2008–2012

Strecke/Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Bad Saarow-Pieskow – Bad Saarow Klinikum, Neubau Haltepunkt Bad Saarow Klinikum	2011	Verlängerung
Strausberg – Küstrin (Ostbahn), Streckenerhöhung, ESTW	2011	100 km/h, z. T. 120 km/h
Frankfurt (Oder) – Grunow, abschnittsweise Erneuerung, ESTW	2011	100 km/h
Königs Wusterhausen – Beeskow, Brücken- und Bahnübergangerneuerung, ESTW	2012	80 km/h *

Im S-Bahnnetz wurden im Berliner Raum von 2008–2012 folgende Ausbauten vorgenommen:

Tab. 2.3: Ausbauten im S-Bahnnetz 2008–2012

Strecke/Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Flughafenanbindung BER (Neubau Terminalanbindung mit zwei Stationen)	Mit Flughafeneröffnung	Terminal- erschließung
Grunderneuerung S-Bahn Berlin [Grunderneuerung Bahnhof Erkner, Grunderneuerung Oberbau/ Stromschiene Zeuthen – Königs Wusterhausen (2009)]	2009–2012	Technische Modernisierung der Infrastruktur
Barrierefreie Gestaltung (Aufzug Bahnhof Zepernick, Erneuerung Aufzug Bahnhof Mahlow, Umgestaltung Bahnhof Hoppegarten)	2008–2012	barrierefreie Reisekette

Darüber hinaus wurden Untersuchungen zum Wiederaufbau teilungsbedingt außer Betrieb genommener Schienenstrecken durchführt. Insbesondere aus einer Durchbindung des RE 6 von Hennigsdorf über die Kremmener Bahn nach Berlin-Gesundbrunnen ergeben sich aus Sicht des Landes Brandenburg erhebliche Effekte. Die verkehrliche Verlängerung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen wurde ebenfalls untersucht.

Für die Potsdamer Stammbahn über Kleinmachnow und die Friedhofsbahn nach Stahnsdorf lassen die durchgeführten Untersuchungen hingegen keinen volkswirtschaftlich vertretbaren Nutzen erkennen.

Insbesondere unter Berücksichtigung des mittlerweile guten und in der Regel schnelleren Regionalverkehrsangebots ergibt sich in überschaubaren Planungszeiträumen für die kostenintensiven infrastrukturellen und betrieblichen Erweiterungen des S-Bahnnetzes keine Notwendigkeit. Das betrifft die Verbindungen nach Falkensee, Velten, Kleinmachnow und Rangsdorf.

Netzzustandsanalyse

Bei der Qualitätsanalyse 2011 wurden im Untersuchungsnetz 644 Geschwindigkeitseinbrüche mit einer Gesamtlänge von 517 km festgestellt. Insgesamt sind somit 11,5 % des Netzes nicht mit der vorgesehenen Streckengeschwindigkeit befahrbar (im Vorjahr: 13,5 %) – etwa ein Viertel der Streckenlänge ist im Regionalverkehr nicht mit 120 km/h befahrbar.

Verbesserungen gab es 2011 auf 24 Abschnitten, Verschlechterungen dagegen nur auf sieben Abschnitten.

Auch 2011 zeigen sich große Unterschiede zwischen dem Fern- und Ballungsnetz und den Regionalnetzen. Während auf den Hauptstrecken 9 % der Streckenlänge nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden können, liegt der Anteil mit 18 % bei den Regionalstrecken doppelt so hoch.

Trotz der erfolgten Sanierungsmaßnahmen besteht immer noch ein hoher Bedarf für

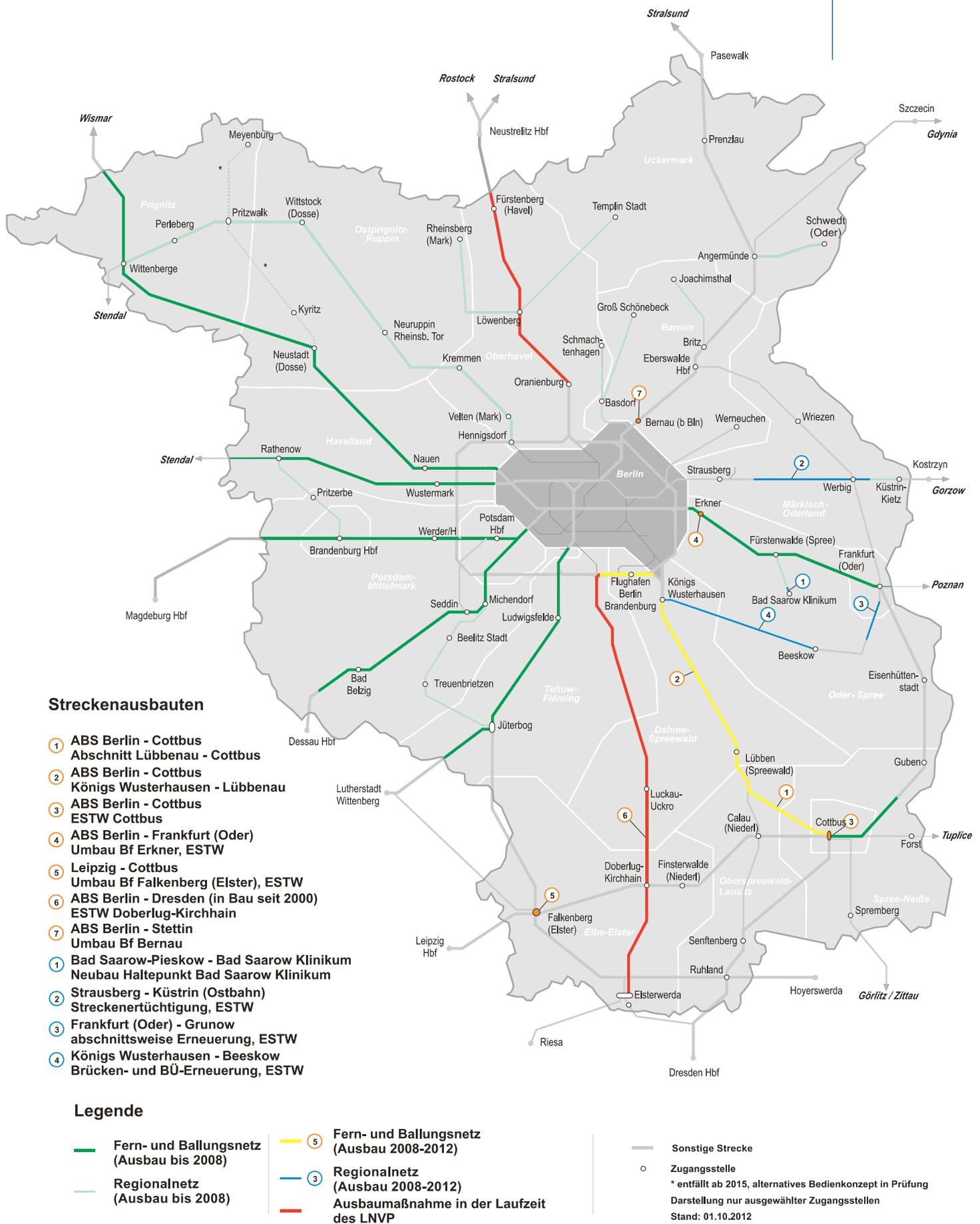


Abb. 2.1:
Bedeutende Streckenausbauten

Ersatzinvestitionen, auch wenn der tägliche Fahrgastzeitverlust (die Zeit, die die Fahrgäste pro Tag durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Strecken verlieren) gesunken ist. Diese Entwicklung zeigt den positiven Trend, der in den kommenden Jahren fortgesetzt werden muss.

2.2 Entwicklung Verkehrsangebot und Nachfrage

Verbessertes Verkehrsangebot

Seit 2008 konnte das Verkehrsangebot auf vielen Relationen verbessert werden. Die deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen zeigen, dass die Angebote angenommen werden.

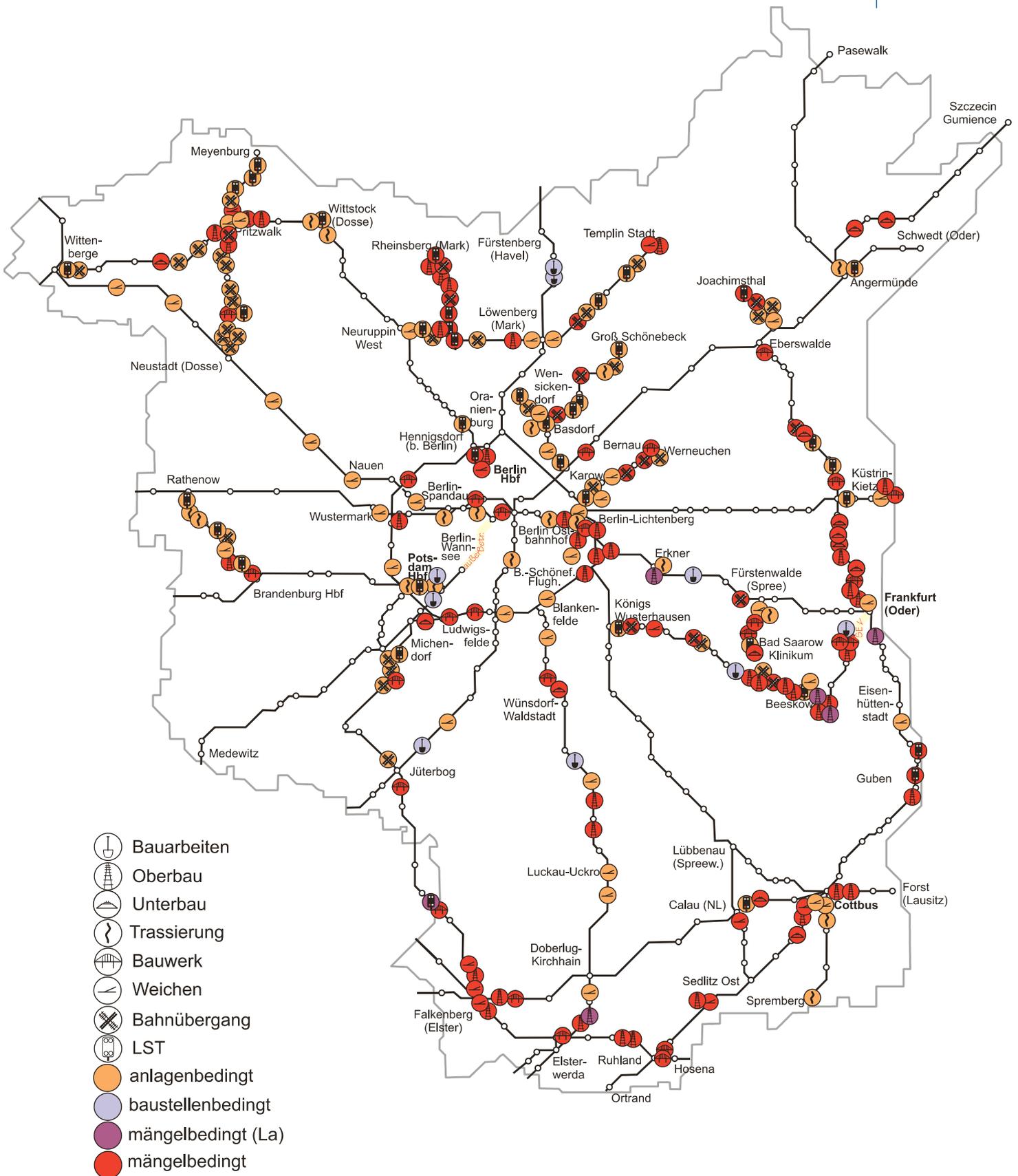
Zu nennen sind vor allem folgende Maßnahmen:

- Stärkung und Ausbau der nachfragestarken Verbindungen durch die Betriebsaufnahme der im Wettbewerb vergebenen Leistungen im Netz Stadtbahn.
- Taktverdichtungen und Ausweitung von schnellen RE-Verbindungen als Ergänzung zum Regionalbahnverkehr, u. a. mehr RE-Züge auf der Strecke Berlin – Eberswalde – Prenzlau – Stralsund. Dadurch wurden zu Lasten des Landes entfallende Fernverkehrsverbindungen kompensiert.

- Fahrzeitverkürzungen und Angebotsanpassungen nach Abschluss von Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen, z. B. Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus auf 160 km/h.
- Veränderungen des Liniennetzes und Verkehrsangebots mit den Vorbereitungen zur Eröffnung des neuen Flughafens BER. So verbindet seit Fahrplanwechsel 2012 die RB 22 die Landeshauptstadt Potsdam zunächst mit dem Flughafen Schönefeld im Stundentakt direkt über den Berliner Außenring. Weitere Verbesserungen, wie die Einführung des RE 9, sind zur Eröffnung des Flughafens BER vorbereitet.
- Taktverdichtungen auf einzelnen Relationen außerhalb der Magistralen, z. B. Einführung eines durchgehenden Stundentakts auf der OE 33 Berlin-Wannsee – Jüterbog.
- Verbesserungen der Verknüpfung von Regionalverkehrslinien mit wichtigen Berliner Umsteigebahnhöfen, z. B. NE 27 nach Berlin-Gesundbrunnen.
- Linienverlängerung der OE 35 nach der Reaktivierung der Schienenstrecke Bad Saarow – Bad Saarow Klinikum durch kommunales und privatwirtschaftliches Engagement.

Tab. 2.4: Bestellte SPNV-Leistungen

Jahr	Regionalverkehr Zugkm	S-Bahn Zugkm	Insgesamt Zugkm
2008	30.319.000	3.376.000	33.695.000
2009	30.233.000	3.387.000	33.620.000
2010	30.322.000	3.450.000	33.772.000
2011	30.468.000	3.457.000	33.925.000
2012	32.500.000	3.600.000	36.100.000



Zeitraum der Bestandsaufnahme: 25.05.-08.08.2012

Abb. 2.2:
Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche 2012

Höhere Verkehrsnachfrage

Die Nachfrageentwicklung ist auch in den Jahren 2008–2012 durch zwei bereits seit Jahren anhaltende Trends gekennzeichnet: Während die Fahrgastzahlen in der Metropolregion und den auf Berlin und Potsdam zulaufenden RE-Linien zum Teil hohe Zuwächse aufweisen, ist in den peripheren Räumen ein leichter Rückgang bzw. eine Stagnation der Fahrgastzahlen zu verzeichnen.

Insgesamt haben sich die Fahrgastzahlen jedoch positiv entwickelt. Während im Jahr 2008 täglich rund 152.000 Fahrgäste im Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg gezählt wurden, hat sich diese Zahl bis 2011 auf rund 171.000 erhöht.

Die hohe verkehrliche Bedeutung der RE-Linien als leistungsfähiges Grundnetz des Regionalverkehrs hat sich in den letzten Jahren bestätigt. Die durchschnittlichen Nutzungswerte liegen mit täglich 2.000 bis 19.000 Fahrgästen/Abschnitt weiterhin auf einem hohen Niveau. Die nachfragestärksten Relationen im Land Brandenburg liegen in der Metropolregion. Hier weisen vor allem die



Bild 2.3: RE 3 im Bahnhof Bernau

über Berlin führenden Ost-Westverbindungen weiterhin die höchste Nachfrage auf.

Auf den Nord-Südverbindungen konnte als Folge der Neuorganisation der Regionalverkehre im Zusammenhang mit der Eröffnung des Hauptbahnhofs Berlin und des Nord-Südtunnels ein dynamisches Wachstum der Fahrgastzahlen verzeichnet werden. Mit täglich 4.000 bis 8.500 Fahrgästen/Abschnitt zählen damit auch die in Nord-Süd-Relation verkehrenden RE-Linien zu den nachfragestarken Strecken in Brandenburg.

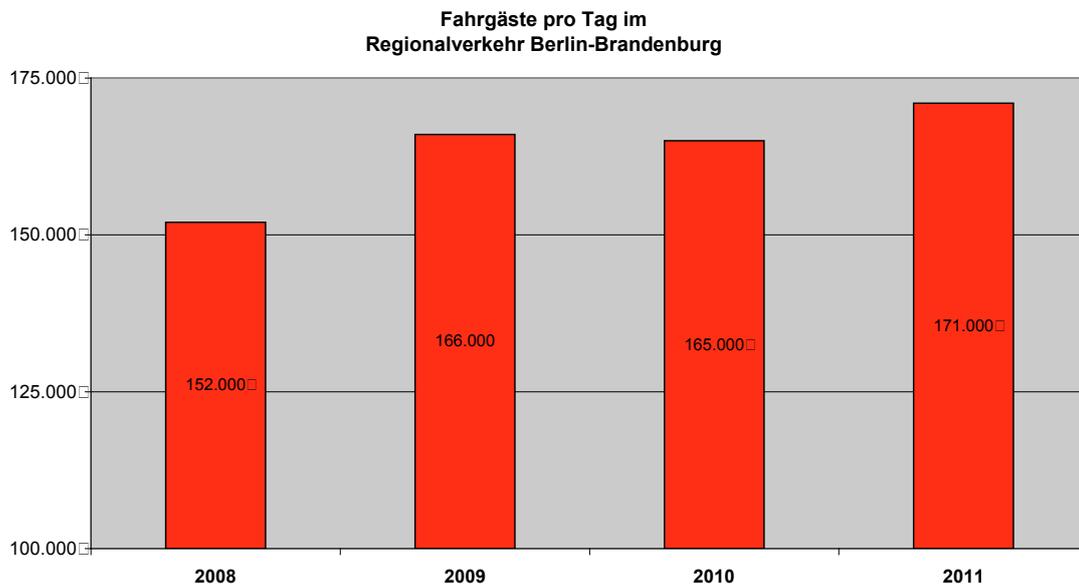


Abb. 2.3: Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr

Die Nachfragewerte auf den RB-Linien stellen sich unterschiedlich dar. Während die zur Erschließung des ländlichen Raums bzw. als Zubringer dienenden Linien in der Metropolregion täglich zwischen 1.000 bis 3.000 Fahrgäste pro Abschnitt aufweisen, liegt die Nachfrage in den peripheren, dünn besiedelten Regionen Brandenburgs darunter. Trotz des Bevölkerungsrückgangs konnte auf vielen Relationen die Anzahl der Reisenden stabil gehalten werden.

Die nachfragestärksten Abschnitte im Regionalverkehr im Land Brandenburg waren im zweiten Halbjahr 2011:

- Berlin – Potsdam
ca. 19.000 Fahrgäste pro Tag,
- Potsdam – Werder (Havel)
ca. 13.500 Fahrgäste pro Tag,
- Berlin – Falkensee
ca. 13.500 Fahrgäste pro Tag,
- Berlin – Fürstenwalde/Spree
ca. 11.500 Fahrgäste pro Tag,
- Werder (Havel) – Brandenburg
ca. 10.800 Fahrgäste pro Tag,
- Fürstenwalde/Spree – Frankfurt (Oder)
ca. 8.500 Fahrgäste pro Tag,
- Berlin – Eberswalde
ca. 8.500 Fahrgäste pro Tag.

Seit 2009 müssen die Fahrgäste der S-Bahn leider eine Krise bisher nicht gekannten Ausmaßes erleben. Sie äußert sich vor-dergründig darin, dass die S-Bahn Berlin GmbH als Betreiber nicht die für das bestellte Verkehrsangebot erforderlichen Fahrzeuge bereitstellen kann. Deshalb wurden bis einschließlich 2012 zeitweise ganze S-Bahnlinien nicht mehr angeboten, kam es zu Taktausdünnungen, Linieneinkürzungen und zum Einsatz zu kurzer Züge, die der Nachfrage nicht gerecht wurden. Darüber hinaus mussten in den vergangenen Jahren gravierende Mängel bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahnzüge registriert werden, die die Situation für die Fahrgäste zusätzlich erschwerten.

Die Hauptursache für diese Entwicklung liegt in den betriebswirtschaftlich nicht vertretbaren Gewinnerwartungen des Eigentümers der S-Bahn Berlin GmbH, der Deutschen Bahn (DB AG), die eine positive Bilanz für ihren geplanten Börsengang benötigte. Die erwarteten Gewinne mussten zu Lasten der Qualität erwirtschaftet werden. Dazu wurde Personal abgebaut, Werkstätten geschlossen, Fahrzeuge verschrottet, an der Instandhaltung und an der Fahrgastinformation gespart. Hinzu kamen

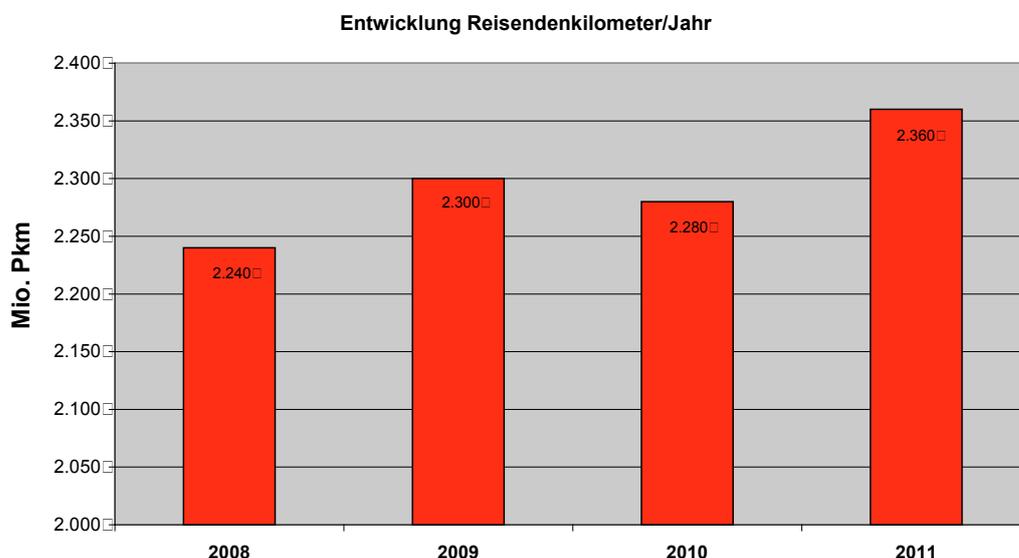


Abb. 2.4: Entwicklung der Reisendenkilometer

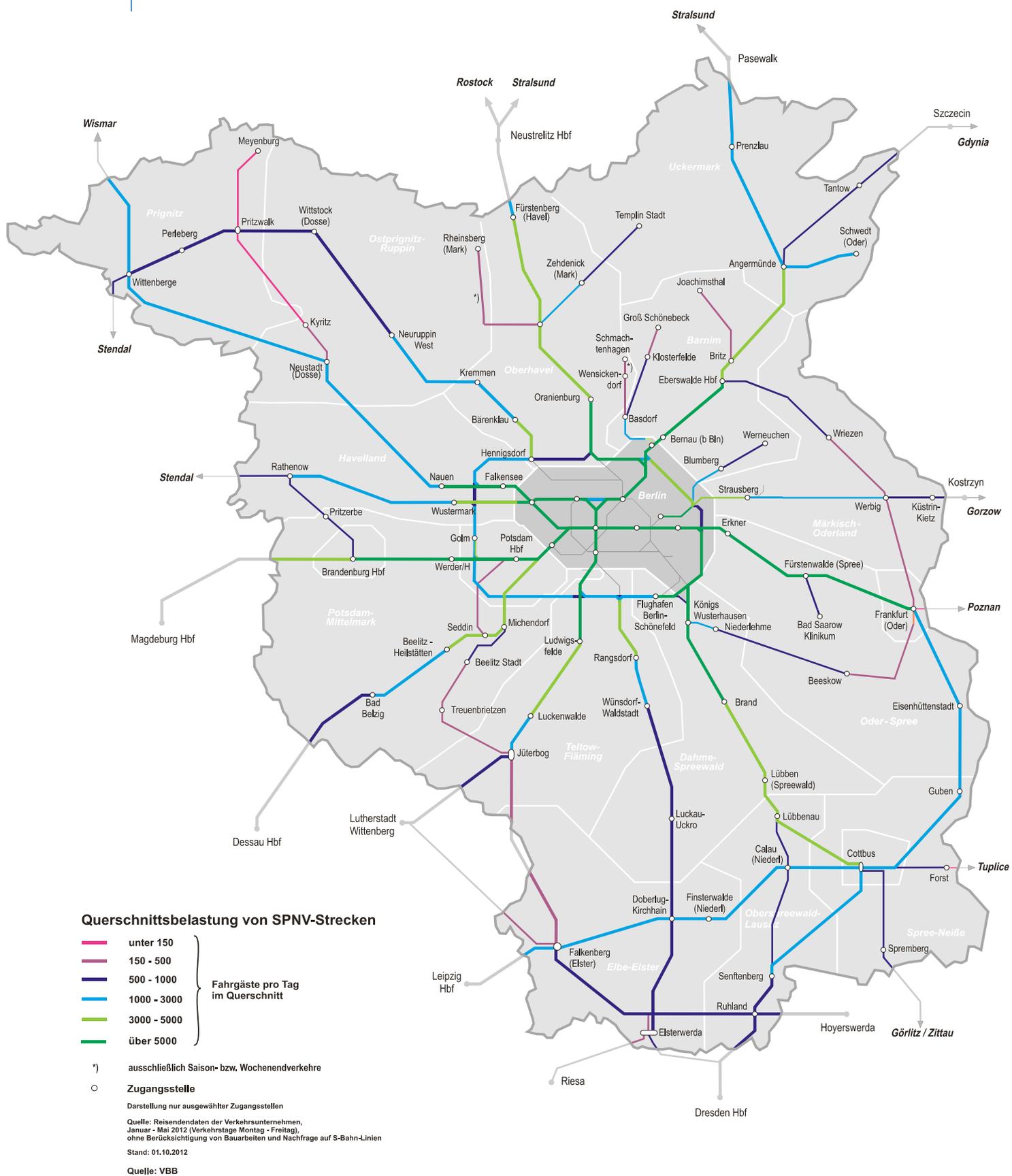


Abb. 2.5:
 Querschnittsbelastung von SPNV-Strecken

technische Probleme an den Fahrzeugen und die Erkenntnis der Aufsichtsbehörde (Eisenbahn Bundesamt), dass die S-Bahn Berlin GmbH nicht alle ihr gegenüber ausgesprochenen Selbstverpflichtungen zur Wartung der Züge einhielt. Der daraus resultierenden Forderung nach Einhaltung der Standards konnte die S-Bahn Berlin GmbH mit ihren reduzierten Ressourcen nicht für den gesamten Fahrzeugpark nachkommen, so dass es zu den oben beschriebenen Auswirkungen kam.

Aufgrund der anhaltenden Schwierigkeiten der S-Bahn Berlin GmbH, den bestellten S-Bahnverkehr zu erbringen, konnte die seit 2009 positive Entwicklung der Fahrgastzahlen nicht fortgesetzt werden. Die Verkehrsnachfrage beläuft sich weiterhin auf durchschnittlich mehr als 1 Mio. Fahrgäste im gesamten S-Bahnnetz täglich. Die höchsten Nachfragewerte in Brandenburg weisen die Abschnitte von Berlin nach Potsdam, Königs Wusterhausen und Strausberg auf.

2.3 Ergebnis der Bus-/Bahn-Konzepte

Zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, insbesondere bei schwach frequentierten Regionalbahnen, hat sich der LNVP 2008–2012 zum Ziel gesetzt, auf Grundlage der Ergebnisse der Potenzialanalysen für die folgenden Linienabschnitte in Zusammenarbeit mit den Landkreisen die Entwicklung von abgestimmten Bus-/Bahn-Konzepten anzustreben:

- Linie 33 Michendorf – Jüterbog,
- Linie 36 Frankfurt (Oder) – Beeskow,
- Linie 60 Frankfurt (Oder) – Eberswalde.

Für diese Strecken wurden Bus-/Bahn-Konzepte erarbeitet und mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt. Sie sind zum Teil erst kurzfristig umgesetzt oder stehen noch vor der Umsetzung.

RB 33 Michendorf – Jüterbog

- Ausgangslage
Die RB 33 hat Wechselwirkungen zum RE 7. Zum einen wegen der regionalen Nähe, zum anderen bedingt durch Planungen zum zukünftigen Endpunkt der RB 33 in Potsdam. Parallele Angebote im Busverkehr bestehen vor allem zwischen Beelitz und Treuenbrietzen sowie Treuenbrietzen und Jüterbog. Für den Bereich der RB 33 wurden im Rahmen der Korridoruntersuchung mehrere Maßnahmen zur Anpassung des üÖPNV definiert. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat darauf aufbauend ein Verkehrskonzept beauftragt, das in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfolgt ist. Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Einführung/Beibehaltung des Einstundentakt. Zurzeit erfolgen die Abstimmungen zur Umsetzung mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark. Die Einführung ist für 2013 geplant.
- Fazit
Durch kleinere Anpassungen im Busverkehr sind nur bedingt Verbesserungen zu erreichen, da die Fahrpläne auf die Schulanfangszeiten abgestimmt sind. Diese passen aber nicht zu den Bahnzeiten, wodurch zwei parallele Systeme (Schülerverkehr, Bahnzubringer) etabliert werden müssten. Um diesen Konflikt zu vermeiden, ist eine aufwändige Angebotsumstellung des üÖPNV erforderlich, was auch eine Änderung der Schulanfangszeiten einschließt.
- Umsetzung
Die geplanten Maßnahmen sollten mindestens zwei Jahre angeboten werden. Nach der Einführung im Jahr 2013 ist für 2015 eine Evaluierung vorgesehen.

RB 36 Frankfurt (Oder) – Beeskow

- **Ausgangslage**
Die RB 36 hat im Bereich Müllrose – Frankfurt (Oder) Parallelverkehre mit den Buslinien 442/443 des Busverkehrs Oder-Spree. Die Nachfrage auf den Linien ist nicht sehr stark. Die Bahnstrecke hat kaum Zwischenhalte, der Busverkehr bedient mit mehreren Haltestellen die Arbeitsplatzstandorte zwischen Markendorf und Frankfurt (Oder). Problematisch ist auch die Lage der Station Müllrose ca. 2 km vom Ortszentrum.
- **Fazit**
Die Nachfrage (mit Schüler) für den Bus ist bisher gering. Er übernimmt die Ortserschließung von Müllrose und die Feinverteilung (Schule, Arbeit) in Frankfurt (Oder). Dort liegt das Hauptaufkommen der Linie. Eine Verlagerung auf die Bahn ist aufgrund längerer Gesamtreisezeiten und mehrerer Umstiege bzw. langer Fußwege unrealistisch. Durch die neue Ortsumfahrung Müllrose ist Frankfurt (Oder) von Beeskow mit dem Pkw in ca. 30 Minuten zu erreichen (Bahn 33–44 Minuten). Die Wochenendbedienung setzt für die Abwicklung des zeitunkritischen Tourismusverkehrs auf die Regionalbahn.
- **Empfehlung**
Prüfung der Beschleunigung der Relation Beeskow – Frankfurt (Oder) im SPNV zur Verlagerung von Nutzern des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus der Kreisstadt Beeskow auf die RB 36.

OE 60 Frankfurt (Oder) – Bad Freienwalde

Die Strecke wird in die Abschnitte Frankfurt (Oder) – Seelow, Seelow – Wriezen und Wriezen – Bad Freienwalde unterteilt. Der Abschnitt Bad Freienwalde – Eberswalde wird aufgrund stärkerer Nachfrage nicht betrachtet.

- **Ausgangslage**
Frankfurt (Oder) – Seelow
Die parallelen Angebote zwischen Seelow und Frankfurt (Oder) der Buslinien 969 und 968 des Busverkehrs Märkisch-Oderland übernehmen die Feinverteilung, während die OE 60 den Abschnitt ohne Halt durchfährt. Eine Zuführung der Buslinien von Seelow mit Umstieg in Schönfließ Dorf (Voraussetzung ständiger SPNV-Halt) in Richtung Frankfurt (Oder) wurde verworfen, da die meisten Fahrgäste nicht bis zum Bahnhof Frankfurt (Oder) fahren. Eine Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Bahn wurde untersucht, ist aber bei einem Zweistudentakt nicht umsetzbar.

Seelow – Bad Freienwalde

Dieser dünn besiedelte Raum hat keine parallelen Busanbindungen. Hier erschien es sinnvoll, durch Rufbusbedienungen Fahrgäste der OE 60 zuzuführen. Seit dem 6. August 2012 gibt es für diesen Raum eine u. a. auf die Station Letschin ausgerichtete Rufbusbedienung.

Bad Freienwalde – Wriezen

In diesem Bereich gibt es zum Stundentakt der OE 60 ein starkes Angebot im Busverkehr (vor allem Linie 886). Hier wurde die Ausdünnung bzw. Ausrichtung der Buslinien auf die OE 60 gefordert. Da das Siedlungsband der Städte Bad Freienwalde und Wriezen sich sehr weit entlang der OE 60 zieht, übernimmt der Bus eine Feinverteilung über mehrere Haltestellen. Die OE 60 hält nur noch in Altranft. In Abstimmung mit dem Landkreis hat die Barnimer Busgesellschaft für den Raum ein neues Bedienkonzept erstellt. Dabei wird die Buslinie 886 in Bad Freienwalde und Wriezen auf die OE 60 ausgerichtet. Das Konzept wurde im Dezember 2012 eingeführt.

- **Fazit**
Der Busverkehr lässt sich durch Bus-/Bahn-Konzepte nur bedingt auf die OE 60 ausrichten. Große Verlagerungseffekte sind nicht abzusehen und aufgrund der weiter sinkenden Bevölkerung in diesem Raum ist auch eine Nachfragesteigerung nicht zu erwarten. Die OE 60 wird vom Landkreis als Rückgrat der Region Oderbruch gesehen. Eine zukünftige Brechung und Ausrichtung auf den RE 3 in Eberswalde wird von den Landkreisen Märkisch-Oderland und Barnim begrüßt.
- **Umsetzung**
Die geplanten Maßnahmen (Konzept für Bad Freienwalde – Wriezen, Rufbus für den Raum Letschin – Seelow – Lebus) sollten mindestens zwei Jahre angeboten werden. Nach der Einführung Ende 2012 ist für 2014 eine Evaluierung vorgesehen.

2.4 Weitere integrierte Konzepte

Von den Aufgabenträgern und regionalen Akteuren wurden neben den bereits dargestellten weitere integrierte Konzepte erstellt, die teilweise ausgeführt sind, sich zum Teil noch in Planung befinden. Sie zeigen, dass mit kleinteiligen regionalen Konzepten der SPNV und das Zusammenspiel Bus/Bahn vielfach deutlich verbessert werden kann.

Umgesetzte Konzepte

- **Verkehrskonzept Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf (TKS)**
Das neue ÖPNV-Konzept „Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf“ wurde zum Fahrplanwechsel 2010 umgesetzt. Alle Busse fahren nun in einem leicht merkbaren Takt. Zusätzliche Haltestellen verkürzen die Fußwege für die Nutzer. Die Linien wurden in Haupt- und Nebenlinien unterteilt. An die-

ser Unterscheidung orientieren sich auch die Taktfrequenzen und die Bedienzeiten. Dadurch konnte die Umsteigesituation zwischen den Bussen aus dem TKS-Raum sowie mit den im Takt verkehrenden U- und S-Bahnen sowie Regionalzügen deutlich verbessert werden. An den Rendezvouspunkten Waldschänke, Warthestraße und S Teltow Stadt treffen sich die Busse aus den verschiedenen Richtungen und ermöglichen ein direktes Umsteigen. Das Angebot wurde auch abends und am Wochenende verbessert. Ein Rufbus ergänzt das Angebot in Zeiten und Relationen schwacher Nachfrage.

- **Integrierte Angebote für den östlichen Ast der S 5**
Für die Gemeinden östlich von Berlin hat die S 5 eine hohe Verkehrsbedeutung für die Anbindung an Berlin. Der Landkreis Märkisch-Oderland hat darauf ausgerichtet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem örtlichen Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren Buslinien angepasst und auch neue Bedienungen eingeführt. In Strausberg wurden 2009 zwei Stadtbuslinien mit Ausrichtung auf die S-Bahnstation Strausberg Nord eingerichtet. Im selben Jahr erfolgte die Neustrukturierung der Bedienung im Raum Hoppegarten-Neuenhagen mit Verknüpfung an die dortigen S-Bahnstationen. Seit 2011 verkehren in Fredersdorf-Petershagen zwei Ortsbuslinien mit Anschlüssen zur S-Bahn.
- **Stadtbus Wittenberge**
Nach einer Studie des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) konnte im Jahr 2009 der Stadtbusverkehr mit zwei Buslinien neu gestaltet werden. Neu war die Ausrichtung auf den SPNV am Bahnhof Wittenberge.
- **Spree-Neiße-Takt**
Im Jahr 2007 wurde das ÖPNV-Netz im Landkreis Spree-Neiße komplett umstrukturiert. Auf den Hauptachsen entstand ein

leicht verständliches Angebot mit untereinander verknüpften Linien in Halbstunden-, Stunden- oder Zweistundentakt sowie der Verknüpfung zum SPNV. In den Gebieten und den Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen wird die Daseinsvorsorge durch Ergänzungsverkehre und bedarfsabhängigen Busangebote (z. B. Rufbusse) gesichert. Die Erfolgskontrolle aus dem Jahr 2011 zeigt, dass der Spree-Neiße-Takt an Wochentagen die Anzahl der Fahrgäste um 17 % und am Wochenende sogar um 31 % erhöht hat – das trotz geringer Abnahme der Einwohnerzahl und des Schüleranteils im Landkreis. Das Konzept zeigt, dass die Vertaktung und die Konzentration auf Achsen ein Ansatz ist, eine Grundversorgung an ÖPNV erfolgreich sicher zu stellen. Das Konzept war deshalb auch Impuls für andere Regionen (z. B. Uckertakt).

Umzusetzende Konzepte

- **Lausitzer Seenland**
Das Lausitzer Seenland entwickelt sich zu einer Fremdenverkehrs- und Tourismusregion. Auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Tourismuseinrichtungen wurde eine Abschätzung der Nachfrage für ein tourismusorientiertes ÖPNV-Angebot erarbeitet. Daraus wurde ein die Landesgrenze überschreitendes ÖPNV-Angebot für den Zeitraum bis 2020 entwickelt. Es sieht die Ergänzung bestehender ÖPNV-Verbindungen und die Einrichtung eines bedarfsorientierten Angebots (Rufbusse) vor, die in Senftenberg, Hoyerswerda und Spremberg mit dem SPNV verknüpft werden.
- **Schienenverkehrskonzept**
RWK Neuruppin
Das Konzept „Einbindung des PrignitzExpresses nach Berlin und in die Region“ wurde vom RWK Neuruppin im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für den

RWK erstellt. Nach der bisher weitgehend achsialen Betrachtung des RE 6 eröffnet das Konzept mit betrieblichen Varianten und einer Liniennetz Betrachtung im größeren räumlichen Zusammenhang neue Planungsansätze, auch für die Zulaufstrecken des RE 6, für die seit Dezember 2006 vom Land kein SPNV mehr bestellt wird. Das Konzept bezieht sich vor allem auf eine Vielzahl kleiner und kleinteiliger Verbesserungen in den Fahrplänen und der Infrastruktur, um das bestehende Fahrplanangebot weiter zu stabilisieren, das Verkehrsangebot attraktiver zu gestalten und vielleicht auch eigenwirtschaftlichen Personenverkehr auf den Zulaufstrecken aufzubauen.

2.5 Vergabe von Verkehrsleistungen

Seit der Übertragung der Planungs- und Finanzhoheit des SPNV auf die Länder im Jahr 1996 (Regionalisierung) hat das Land Brandenburg den Weg der wettbewerblichen Vergabe verfolgt. Zum Ende des Jahres 2012 sind 99 % des Regionalverkehrs im Wettbewerb vergeben. Im Bereich der S-Bahn wurde mit der Veröffentlichung des ersten Teilnetzes die wettbewerbliche Vergabe aller S-Bahn-Leistungen in Angriff genommen.

Im Regionalverkehr wurden folgende Verkehrsverträge vergeben:

Tab. 2.5: Vergebene SPNV-Leistungen 2008–2012

Netz	Laufzeit	Betreiber	Linien*	Umfang*
Stadtbahn	2011–22	DB	RE1, 7, 9, 11, RB10, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24	10,9 Mio. Zkm
	2011–22	ODEG	RE2, 4 OE33, 35, 51	5,4 Mio. Zkm
Mitteldeutsches S-Bahnnetz	2013–22	DB	RE11/S4	0,4 Mio. Zkm
Elbe-Elster	2013–22	DB	RE15, 18 RB31, 49	1,2 Mio. Zkm
Netz Nord-Süd	2014–24	DB	RE3, RE5	4,8 Mio. Zkm
Ostbrandenburg	2014–24	Laufendes Verfahren	RB12, 25, 26, 35, 36, 54, 60, 61, 63	4,2 Mio. Zkm
Prignitz	2012–14	EGP	RB73, 74	0,2 Mio. Zkm

* Leistungsumfang auf dem Gebiet des Landes Brandenburg

Ziel des Landes Brandenburg war es, wettbewerbliche Strukturen unter folgenden Rahmenbedingungen zu schaffen:

- Schrittweise Überführung sämtlicher SPNV-Leistungen in den Wettbewerb,
- Erhöhung der Angebotsqualität unter Beibehaltung bzw. Reduzierung des finanziellen Aufwandes,
- Verteilung des organisatorischen Verwaltungsaufwandes auf mehrere Jahre,
- Planungssicherheit für EVU durch hinreichende Vertragslaufzeiten und rechtzeitige Veröffentlichungen,
- Transparenz und Diskriminierungsfreiheit im Vergabeverfahren,
- Abschluss eines Branchentarifvertrages durch die Tarifparteien zum Schutz vor Lohndumping und zur Vermeidung von Arbeitsplatzverlusten.

Mit der bisherigen Vergabestrategie konnten diese Ziele umgesetzt werden. Insbesondere sind zu nennen:

- Die Netze wurden so gebildet bzw. in Lose unterteilt, dass auch mittelständische Unternehmen sich erfolgreich an den Verfahren beteiligen konnten.
- Das Land Brandenburg fordert nun in allen Zügen des Regionalverkehrs mindestens einen Servicemitarbeiter. Neben der Stärkung der subjektiven Sicherheit können so auch im Regionalverkehr Auskünfte, Fahrplanhinweise und andere Unterstützungen während der Fahrt angeboten werden.
- Zur Sicherung der Beschäftigung wurde der sogenannte Betriebsübergang des Betriebspersonals angeordnet (Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße).
- Durch den Einsatz von neuen oder neuwertigen Fahrzeugen mit einem hohen Maß an Barrierefreiheit und Aufenthaltskomfort konnte die Qualität für die Fahrgäste deutlich verbessert werden.

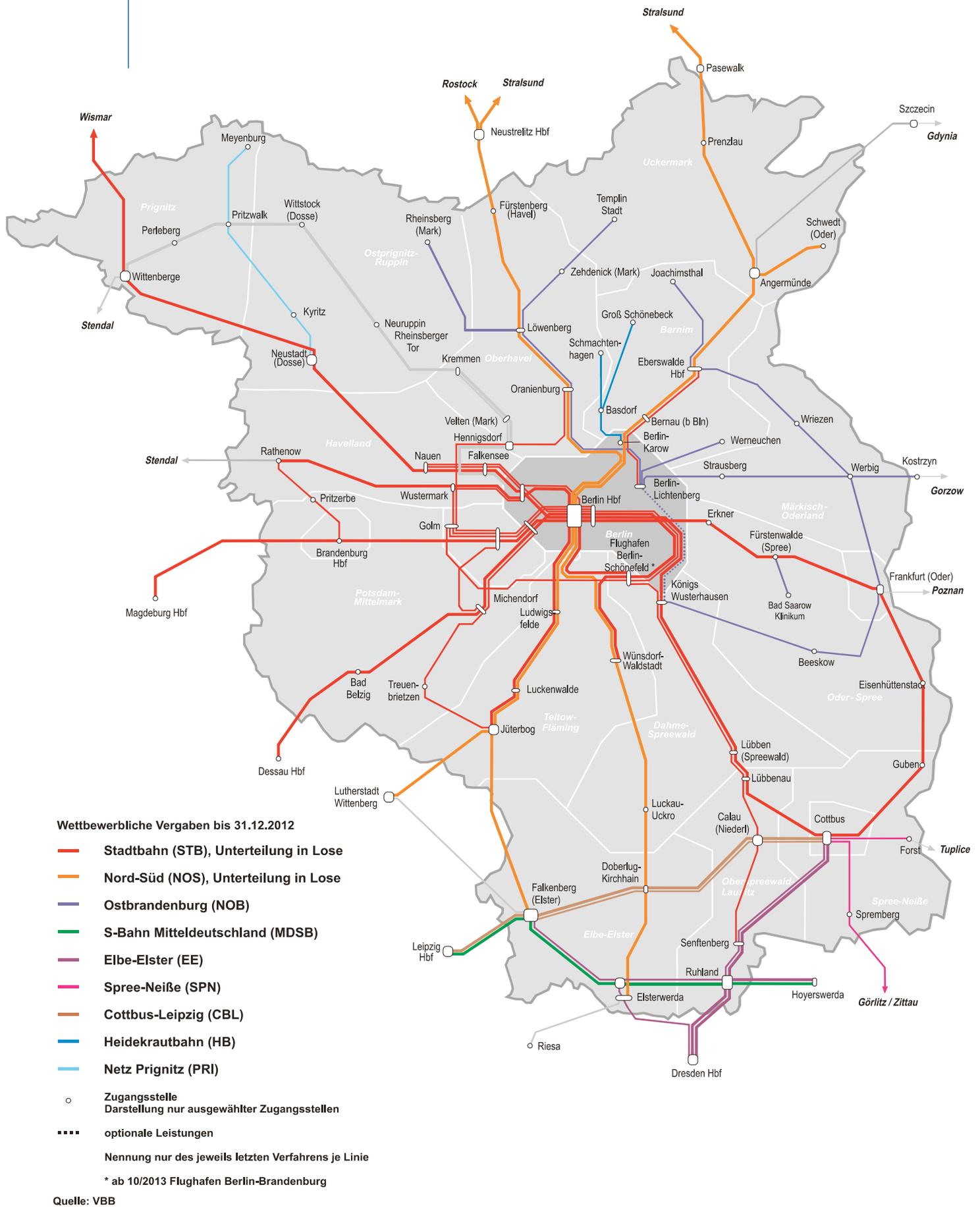


Abb. 2.6:
Durchgeführte Vergabeverfahren bis einschließlich 2012

2.6 Aufwertung der Stationen und ihrer Umfelder

Untersuchung von Stationsstandorten

Während der Laufzeit des LNVP 2008–2012 wurden Standorte für neue Haltepunkte bzw. die Verlegung bestehender Haltepunkte mit vereinfachten Projektdossierverfahren untersucht. Hierbei wurden die geschätzten baulichen und betrieblichen Aufwendungen mit dem verkehrlichen Nutzen verglichen. Durch ein positives Ergebnis eröffneten sich für einige Standorte weitergehende Planungs- und Realisierungsschritte:

Tab. 2.6: Neue Haltepunkte

Maßnahme	Inbetriebnahme	Arbeitsstand
Bad Saarow Klinikum	2011	realisiert
Waßmannsdorf (S-Bahn)	2013	realisiert 2012
Ludwigsfelde-Struveshof (für Genshagener Heide)	2012	in Bau
Ahrensfelde-Rehhahn	2013	in Bauvorbereitung
Zellendorf	2013	in Bauvorbereitung

Aufwertung von Bahnanlagen

Für das umfangreiche Modernisierungsprogramm von Bahnsteiganlagen und Bahnsteigzugängen wurden verstärkt Bundesmittel eingesetzt. Profitieren konnten davon auch viele kleineren Stationen wie z. B. Zehdenick, Templin und Templin Stadt, die Stationen zwischen Königs Wusterhausen und Lübben oder Potsdam-Rehbrücke.

Für den Stationsbetreiber besteht die Verpflichtung zur Aufstellung eines Programms zur Schaffung von Barrierefreiheit. Prinzipiell werden deshalb bei einer Modernisierung die Stationen auch barrierefrei gestaltet. Einschränkungen gelten dann, wenn Aufzugsanlagen oder Rampen notwendig sind.



Bild 2.4: Neue Bahnsteigbrücke am Bahnhof Struveshof

Stark verbessert hat sich die Stationsausstattung. Vor allem die bisher oft bemängelte fehlende Information im Störfall wurde und wird mit dem aus Konjunkturprogrammen des Bundes finanzierten Einbau von „Dynamischen Schriftanzeigern“ stark ausgeweitet. 2017 sollen alle Stationen des SPNV über eine optische und akustische Vermittlung von Informationen im Störfall verfügen. Darüber hinaus wurden an vielen kleineren Stationen Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen und Abfallbehälter erneuert oder ergänzt.

Viele der erneuerten Anlagenteile waren und sind leider Ziel mutwilliger Zerstörungen. Das Land begrüßt die Gründung von Bahnhofspartnerschaften. Sie stärken als Bündnisse von Stationsbetreibern und Kommunalverwaltungen das gemeinsame Verantwortungsbewusstsein, z. B. durch vereinbarte Kontrollen und Präsenz von Ordnungskräften auf den Bahnhöfen und in ihrem Umfeld.

Umnutzung von Empfangsgebäuden

Für leer stehende Empfangsgebäude konnten z. T. attraktive Nachnutzungen gefunden werden: Gastronomie, Einzelhandel, Museen bzw. Ausstellungsräume, Bibliotheken, Touristikbüros, Arztpraxen und sogar ein Fitnessstudio fanden in den substanziell zumeist erhaltenswürdigen Bauten eine neue Heimstatt (z. B. in Lübbenau). Gute Beispiele sind zu finden entlang der Ostbahn (z. B. in Rehfelde) und auch die privaten Initiativen in Großräschen und Ortrand sind hier zu nennen.

Nicht überall konnte jedoch eine Nachnutzung für nicht mehr benötigte Empfangsgebäude gefunden werden, so dass immer noch eine Vielzahl wenig einladender Gebäude (teilweise noch mit verkehrlicher Nutzung wie in Ruhland und Passow) oder auch völlig verwahrloste Ruinen (wie in Hammelspring oder Schönau) entlang der Bahnstrecken zu finden sind.



Bild 2.5: Kulturangebote im modernisierten Kaiserbahnhof Joachimstal

Da sich die DB AG von ihren nicht mehr betriebsnotwendigen Anlagen trennen möchte, bietet sich bei den veröffentlichten Ausschreibungen auch den Städten und Gemeinden die Gelegenheit zum Erwerb der Anlagen und deren Nachnutzung.

Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen

Bahnhöfe werden gern als Visitenkarten des Nahverkehrs und der Kommunen bezeichnet. Erklärtes Ziel der Verkehrspolitik des Landes Brandenburg ist es, eine fahrgastfreundliche Vernetzung des ÖPNV mit den übrigen Verkehrsmitteln voranzubringen. Neue oder umgestaltete Verkehrsverknüpfungsanlagen sind im besten Fall mit vielfältigen Nutzungen wie Wohnen und Gewerbe in das Bahnhofsumfeld integriert.

Die Fördermöglichkeiten des Landes Brandenburgs haben viele Kommunen ermutigt, ihre Vorplätze neu zu gestalten. Dafür sind in den letzten 20 Jahren rund 150 Mio. EUR Fördermittel eingesetzt worden. Das Brandenburger ÖPNVG eröffnet zudem die Möglichkeit, dass sich die Landkreise als Aufgabenträger des üÖPNV an solchen Maßnahmen finanziell beteiligen.

Um einerseits die zur Verfügung stehenden Fördermittel effektiv einzusetzen und andererseits Umsteigeanlagen als Teil des öffentlichen Raums mit einem hohen Anspruch an die städtebauliche und verkehrsplanerische Qualität zu gestalten, ist im Auftrag des MIL der Fachausschuss Verkehr (FAV) tätig. Aufgabe des FAV ist die verkehrsplanerische und städtebauliche Begutachtung von Planungen zur Umgestaltung wichtiger Umsteigeanlagen. Alle behandelten bzw. im laufenden Verfahren befindlichen Vorhaben sind in einer Übersicht im Internet veröffentlicht. Im Berichtszeitraum (Januar 2008 bis Mai 2012) wurden durch den FAV 31 Maßnahmen beurteilt.



Bild 2.6: Neu gestaltetes Umfeld Bahnhof Rehfeld

Damit die Verkehrssicherheit im Land Brandenburg verbessert wird und Planungsfehler vermieden werden, werden seit 2009 ÖPNV-Fördermaßnahmen mit Bezug zum Straßenverkehr auf deren Verkehrssicherheit auditiert. Die Auditierung erfolgte inzwischen bei 14 Fördermaßnahmen.

B+R- und P+R-Anlagen

Im Land Brandenburg sind im vom VBB gepflegten Zugangsstelleninformationssystem (ZIS) rund 23.000 B+R-Stellplätze und 17.000 P+R-Stellplätze als Bestand enthalten.



Bild 2.7: P+R-Anlage am Bahnhof Seelow-Gusow

Tab. 2.7: B+R- und P+R-Anlagen

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Altdöbern	0	0	7
Angermünde	108	4	108
Bad Freienwalde (Oder)	42	0	20
Bad Liebenwerda	46	3	22
Bad Saarow Klinikum	422	6	16
Bad Saarow-Pieskow	96	4	64
Bad Wilsnack	44	3	24
Bagenz	6	0	8
Bahnsdorf	0	0	12
Baitz	0	0	23
Bärenklau	10	0	30
Baruth (Mark)	32	2	46
Basdorf	93	3	124
Beelitz Stadt	45	2	46
Beelitz-Heilstätten	86	3	40
Beeskow	195	3	58
Beetz-Sommerfeld	0	0	68
Belzig	36	2	57
Bergfelde (b. Berlin)	28	0	118
Berkenbrück	21	1	24
Bernau	168	9	332
Bernau-Friedenstal	214	5	177
Bestensee	52	2	126
Beutersitz	0	0	24
Biesenthal	17	2	88
Birkenstein	40	2	128
Birkenwerder (b. Berlin)	17	2	202
Blankenfelde (Kr. TF)	270	17	736
Blönsdorf	0	0	20
Blumberg (b. Berlin)	47	2	20
Blumberg-Rehhahn	5	1	0
Blumenthal (Mark)	0	0	6
Borgsdorf	123	1	136
Borkheide	75	4	140
Brand (Niederlausitz)	50	2	16
Brandenburg Altstadt	360	0	0
Brandenburg Hbf	65	5	230
Breddin	16	0	0
Brieselang	180	7	480
Briesen (Mark)	42	1	93
Britz	48	2	60
Brück (Mark)	77	3	75
Buschow	10	0	4
Calau (Niederlausitz)	33	0	40
Caputh-Schwielowsee	10	1	18
Coschen	0	0	5
Cottbus	252	5	196
Cottbus-Merzdorf	0	0	42
Cottbus-Sandow	240	0	22
Dabendorf	0	0	25
Dahlewitz	0	0	60

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Dallgow-Döberitz	137	4	194
Dannenwalde (Gransee)	0	0	10
Döberitz	5	1	11
Doberlug-Kirchhain	122	5	130
Dossow (Prignitz)	5	1	12
Drebkau	3	0	0
Eberswalde Hbf	361	8	200
Eichwalde	86	4	490
Eisenhüttenstadt	65	0	90
Elstal	117	4	117
Elsterwerda	137	5	56
Elsterwerda-Biehla	43	2	40
Erkner	488	6	389
Falkenberg (Elster)	29	1	188
Falkenhagen Gewerbepark Prignitz	0	0	6
Falkensee	383	6	728
Fangschleuse	165	5	68
Ferch-Lienewitz	0	0	6
Fermerswalde	0	0	16
Finkenheerd	19	0	30
Finkenkrug	115	6	238
Finsterwalde (Niederlausitz)	79	4	250
Fohrde	10	1	20
Forst (Lausitz)	11	1	60
Frankfurt (Oder)	116	9	160
Frankfurt (Oder)- Rosengarten	13	0	0
Fredersdorf (b. Berlin)	306	11	649
Fretzdorf	4	1	10
Friedersdorf (b. Königs Wusterhausen)	28	2	40
Fürstenberg (Havel)	22	0	57
Fürstenwalde (Spree)	158	4	406
Fürstenwalde (Spree) Süd	0	0	25
Glöwen	4	0	4
Golm	66	5	194
Golßen (Niederlausitz)	0	0	15
Golzow (b. Eberswalde)	0	0	14
Götz	65	2	78
Gransee	109	4	49
Griebnitzsee	109	4	258
Groß Köris	0	0	96
Groß Kreuz	74	3	110
Groß Schönebeck (Schorfh.)	28	2	14
Großbeeren	99	3	20
Großräschen	16	1	66
Großwudicke	8	0	0
Grüneberg	10	0	68

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Guben	2	2	110
Halbe	0	0	18
Hangelsberg	53	2	96
Hegermühle	10	0	36
Heiligengrabe	5	1	10
Hennigsdorf (b. Berlin)	897	20	581
Herrensee	59	2	32
Herzberg (Elster)	39	3	40
Hohen Neuendorf	80	2	414
Hohen Neuendorf West	0	0	11
Hoppegarten (Mark)	217	3	336
Hosena	0	0	18
Jacobsdorf (Mark)	55	2	64
Jänschwalde	0	0	52
Joachimsthal Kaiserbahnhof	0	0	8
Jüterbog	109	2	56
Kablow	4	1	6
Karstädt	77	3	30
Kirchmöser	0	0	39
Klinge	0	0	8
Klosterfelde	75	0	48
Kolkwitz	0	0	16
Königs Wusterhausen	369	9	637
Kraftwerk Finkenheerd	0	0	18
Kremmen	76	3	76
Kummersdorf (b. Storkow)	8	0	16
Kunersdorf	0	0	50
Kyritz	0	0	21
Lauchhammer	61	2	82
Lehnitz	103	4	208
Letschin	0	0	6
Liebenthal (Prignitz)	0	0	10
Lindow (Mark)	10	0	8
Löwenberg (Mark)	34	2	26
Lübben Hbf	234	6	198
Lübbenau (Spreewald)	55	3	228
Lubolz	0	0	12
Luckaitztal	0	0	6
Luckau-Uckro	0	0	18
Luckenwalde	214	4	220
Ludwigfelde	183	4	320
Mahlow	215	9	284
Marquardt	24	0	14
Medewitz (Mark)	0	0	16
Melchow	7	0	33
Michendorf	113	2	68
Mixdorf	0	0	57
Mögelin	0	0	11
Mühlenbeck- Mönchmühle	76	3	196
Müllrose	0	0	12

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Müncheberg (Mark)	80	4	48
Nassenheide	0	0	41
Nauen	101	5	140
Nennhausen	65	3	32
Netzeband	5	1	10
Neuenhagen (b. Berlin)	175	9	556
Neuhausen (b. Cottbus)	0	0	22
Neuruppin Rheinsberger Tor	52	3	76
Neuruppin West	110	4	30
Neustadt (Dosse)	155	5	72
Neutrebbin	0	0	8
Niederfinow	0	0	12
Niedergörsdorf	0	0	15
Oderin	0	0	10
Oehna	18	2	17
Oranienburg	355	15	346
Ortrand	0	0	12
Passow (Uckermark)	0	0	4
Paulinenaue	104	0	21
Peitz Ost	0	0	20
Perleberg	31	0	41
Petershagen Nord	202	2	475
Pillgram	0	0	25
Pinnow (Uckermark)	0	0	5
Plessa	0	0	12
Potsdam Charlottenhof	0	0	30
Potsdam Hbf	1.081	29	482
Potsdam Medienstadt Babelsberg	10	0	40
Potsdam Park Sanssouci	0	0	25
Potsdam Pirschheide	129	3	0
Potsdam-Rehbrücke	129	4	302
Premnitz Nord	21	2	20
Premnitz Zentrum	40	4	40
Prenzlau	52	2	95
Pritzwalk	56	3	37
Prösen	0	0	10
Prösen Ost	0	0	14
Prösen West	0	0	10
Raddusch	0	0	5
Rangsdorf	60	0	195
Rathenow	417	4	219
Rehfelde	50	2	50
Rheinsberg (Mark)	0	0	9
Röntgental	41	0	134
Rüdnitz	40	2	56
Ruhland	40	0	10

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	0	0	6
Saarmund	14	0	0
Schönerlinde	20	2	26
Schönfließ	0	0	30
Schönfließ Dorf	0	0	30
Schönwalde (Barnim)	29	0	30
Schönwalde (Spreewald)	0	0	66
Schwedt (Oder)	30	3	71
Schwedt (Oder) Mitte	104	4	76
Seddin	17	1	36
Sedlitz Ost	0	0	12
Seefeld (Mark)	16	0	0
Seelow (Mark)	0	0	2
Seelow-Gusow	64	0	20
Senftenberg	91	7	219
Spremberg	0	0	40
Storkow (Mark)	16	2	44
Strausberg	134	3	180
Strausberg Nord	188	6	40
Strausberg Stadt	23	0	89
Teichland	3	1	0
Teltow	57	3	81
Teltow Stadt	74	2	142
Templin	6	0	0
Templin Stadt	28	0	36
Thyrow	68	2	36
Trebbin	72	2	124
Treuenbrietzen	0	0	14
Uebigau	0	0	10
Vehlefanz	0	0	38
Velten (Mark)	118	3	139
Vetschau	65	3	56
Walddrehna	0	0	5
Walsleben	5	1	10
Wandlitz	32	0	32
Wandlitzsee	43	1	56
Weisen	0	0	6
Wellmitz	26	0	0
Wendisch-Rietz	19	0	59
Wensickendorf	9	1	40
Werder (Havel)	367	7	134
Werneuchen	41	1	74
Wiesenburg (Mark)	20	2	28
Wildau	62	3	116
Wilhelmshorst	62	4	72
Wittenberge	202	5	125
Wittstock (Dosse)	179	3	51
Woltersdorf (b. Luckenwalde)	24	2	78
Wriezen	15	0	6
Wünsdorf-Waldstadt	182	10	52

Station	P+R, gesamt	davon für Behinderte	B+R
Wustermark	206	4	88
Wusterwitz	78	3	55
Wustrau-Radensleben	6	0	0
Zeesen	26	2	37
Zehdenick (Mark)	60	3	91
Zepernick (b. Bernau)	182	2	784
Zernsdorf	0	0	43
Zeuthen	120	8	403
Ziitendorf	0	0	14
Zossen	76	3	96
Zühlsdorf	20	0	18
SUMME	17.718	535	23.077

2.7 Verbesserung der Fahrgastinformation

Landesweite Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten

Die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV basiert in erheblichem Maße auf einer aktuellen und zuverlässigen Fahrgastinformation. Deshalb hat der VBB mit den Aufgabenträgern und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen eine verbundweite Gesamtkonzeption zur betreiberübergreifenden Fahrgastinformation und Anschlussicherung erarbeitet, die nun schrittweise umgesetzt wird. Sie bietet den jeweiligen Kundengruppen die benötigten Informationen über unterschiedliche Medien und Dienste an bzw. stellt Partnern die benötigten Informationen für Publikationen oder elektronische Medien zur Verfügung.

Im Zuge fallender Preise für die Nutzung des mobilen Internets und der rasanten Entwicklung internetfähiger Mobiltelefone und Smartphones besteht ein großer Bedarf an der Bereitstellung aktueller Fahrplandaten. Die Informationsanforderung mittels mobiler Endgeräte hat bereits die Nachfrage über das Internet überholt.

Während der Laufzeit des LNVP 2008–2012 konnten in der VBB-Fahrplanauskunft u. a.

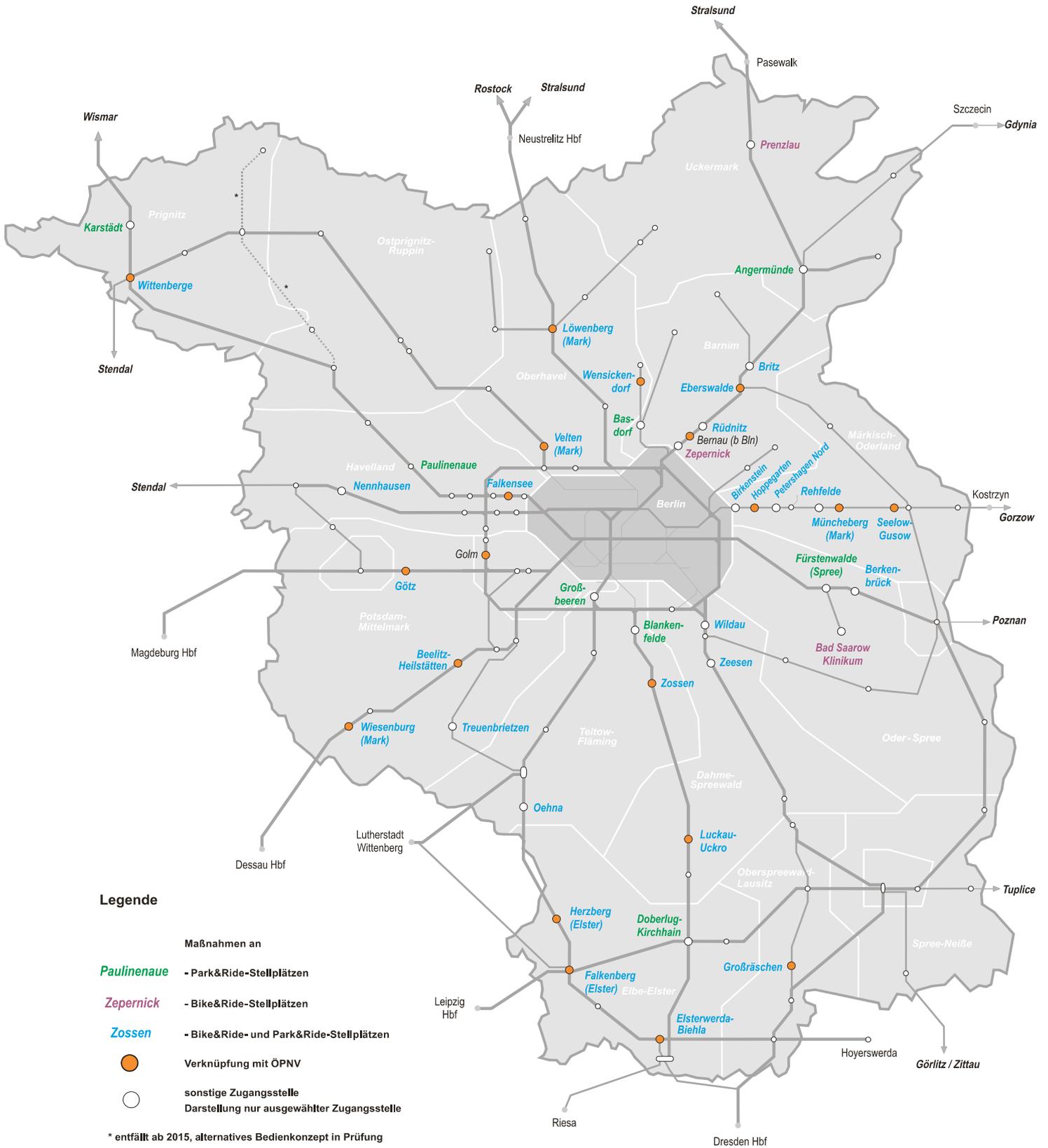


Abb. 2.7:
Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen 2008–2012

folgende wesentliche Erweiterungen bzw. Überarbeitungen vorgenommen werden:

- Integration von Echtzeitdaten der Eisenbahnunternehmen Niederbarnimer Eisenbahn GmbH (NEB), Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) und Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) sowie der Verkehrsunternehmen aus der Region Potsdam (Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH), Südwest-Brandenburg (Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH, Verkehrsgesellschaft Belzig mbH, Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH) und der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH. Für die Integration der Daten aus Ostprignitz-Ruppin (Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH) und Südbrandenburg (Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz, Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH) sowie der S-Bahn gab es technische Testläufe.
- Überarbeitung der VBB-Fahrplanauskunft im Internet sowie der VBB-Apps für das iPhone, Android, Blackberry sowie für Java-Handys.
- Kooperation mit Nokia zur Versorgung der Nokia Bus&Bahn-App.
- Beginn der Aufnahme von Störungsinformationen durch den VBB sowie erster Verkehrsunternehmen über den „HAFAS Information Manager“.

Im Zuständigkeitsbereich des Landes wurde im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe im SPNV darauf geachtet, die technischen Voraussetzungen für die Echtzeitdatenübernahme zu schaffen.

Anzeige der Liniennummern

Auf den Bahnhöfen wird im Regionalverkehr seit Sommer 2012 die Anzeige der Liniennummer anstelle der Zugnummer eingeführt. Exakte Zugnummern, wie z. B. RB 18121, sind für den internen Bahnbetrieb wichtig,

für die Fahrgäste im Regionalverkehr jedoch kaum von Bedeutung. Die Fahrgäste kennen vielmehr die Liniennummer RE 1 – von Liniennetzplänen, Stadtplänen, Fahrplanbüchern oder elektronischen Fahrplanauskünften.

Die Umstellung auf die Liniennummer erleichtert vor allem den Fahrgästen, die nicht jeden Tag unterwegs sind, die Orientierung im Verbundnetz.

Barrierefreie Fahrgastinformation

Der VBB hat in den vergangenen Jahren mit finanzieller Unterstützung des Bundeswirtschaftsministeriums die Landesfahrplanauskunft um ein Routing zur Barrierefreiheit erweitert. In diesem werden, entsprechend der Mobilitätseinschränkung, spezielle Routenempfehlungen gegeben.

Neues Bahnsignet

Nach der Zunahme des Verkehrsangebots unterschiedlicher EVU mit eigenen Produktbezeichnungen und Logos für das Schienenverkehrsangebot im Regionalverkehr war es sinnvoll, zur Verbesserung der Orientierung für den Fahrgast ein unternehmensneutrales Signet zu entwickeln. Bundesweit gibt es viele Varianten, aber kein einheitliches Signet. Das dargestellte Signet ist inzwischen eingeführt und vereint als Vorteile in sich:

- Schnell erfassbar durch die plakative Form,
- hoher Wiedererkennungswert,
- unverwechselbare Form,
- auch für Sehschwache gut zu unterscheiden,
- analog zu anderen Signets: weiße Buchstaben auf Farbhintergrund,
- geringer Erklärungsbedarf durch Beschriftung.



2.8 Sicherheit der Fahrgäste

Das „Sich-Sicher-Fühlen“ der Fahrgäste bei der Benutzung von Bussen und Bahnen ist ein wesentliches Qualitätskriterium für die Nutzung des ÖPNV. Ein negatives Sicherheitsimage kann zu einem Verzicht auf den ÖPNV führen, bestehende Kundenbindungen können langfristig in Frage gestellt werden und Neukunden vom Einstieg in die Nutzung des ÖPNV abschrecken. In der SPNV-Kundenbefragung des Jahres 2011 rangiert das Thema Sicherheit bei den stationsbezogenen Merkmalen nach der Fahrgastinformation bereits an zweiter Stelle. Bei den aus Kundensicht wichtigsten Merkmalen im Zug ordnen die Fahrgäste nach der Pünktlichkeit und der Fahrgastinformation der Sicherheit den dritten Platz bei den Maßnahmen mit höchster Priorität zu.

Die Fahrgäste sehen hier die Verkehrsunternehmen in der Pflicht, mehr als die Polizei oder sich selbst. Sie haben deshalb eine entsprechende Erwartungshaltung an die Unternehmen und honorieren, wenn durch die Verkehrsunternehmen viel für die Sicherheit getan wird.

Um den Erwartungen der Fahrgäste besser entsprechen zu können, beteiligte sich das Land Brandenburg an dem Forschungsvorhaben „Subjektive Sicherheit im ÖPNV“ (SuSiteam). Ziel des Projekts war es, den Zusammenhang zwischen dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und den eingesetzten Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zu untersuchen. Um den differenzierten Gegebenheiten im VBB-Bediengebiet zu entsprechen, wurden verschiedene Verkehrsräume untersucht: der Stadtverkehr in Brandenburg an der Havel, der ländliche Verkehr in Oberhavel, der Kernraum im Berliner Umland. Beteiligt waren die TU Berlin (Leitung), Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH, Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH und die S-Bahn Berlin.

Auf Initiative des Landes Brandenburg hat der VBB im Juni 2011 das Netzwerk Fahrgastsicherheit gegründet. Die vom VBB im Rahmen dieses Netzwerks abgestimmten Leitlinien für Fahrgastsicherheit bilden die Erwartungen der Fahrgäste an die Sicherheitsarbeit im Nahverkehr ab und sind eine Handlungsgrundlage für alle Entscheidungsträger und Dienstleister im Nahverkehr des Landes Brandenburg. Die Leitlinien behandeln folgende Aspekte:

- **Gemeinsames Handeln ist erforderlich.**
In diesem Sinn arbeiten innerhalb des „Netzwerks Fahrgastsicherheit beim VBB“ Vertreter der Aufgabenträger (Länder und Kommunen), der Verkehrsunternehmen, der Innenministerien und der Landespolizeien der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bundespolizei zusammen.
- **Menschen im Einsatz für Menschen**
Die wirkungsvollste Sicherheitsmaßnahme im Nahverkehr ist der Einsatz von Personal.
- **Sicherheit ist zweidimensional.**
Die Fahrgastsicherheit muss zweidimensional betrachtet werden – objektiv und subjektiv.
- **Entscheidend ist, was vom Fahrgast wahrgenommen wird.**
Das Nutzungsverhalten der Fahrgäste wird wesentlich von der subjektiven Einschätzung ihrer persönlichen Sicherheit bestimmt. Die objektive Sicherheit im Nahverkehr spielt dabei vielfach eine untergeordnete Rolle.
- **Mehr Sicherheit durch Einbeziehung der Fahrgäste**
Die Gewährleistung der Sicherheit im ÖPNV erfordert die Einbeziehung der Fahrgäste.
- **Einhaltung von Regeln – Fundament für die Sicherheit im ÖPNV**
Maßnahmen zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit sind bereits niedrigrschwellig auf die Einhaltung von Regeln und des auf

das Gemeinwohl orientierten Verhaltens der Fahrgäste auszurichten. Voraussetzung für ein funktionierendes Miteinander im ÖPNV ist die klare Botschaft, dass geltende Regeln im Nahverkehr des VBB zu beachten sind.

- Sicherheit erfordert zielgruppenspezifische Maßnahmen.

Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens sind entsprechend den unterschiedlichen Fahrgastgruppen anzupassen.

Durch die Verkehrsunternehmen sind geeignete Kunden-Monitoringinstrumente zu entwickeln, die es ihnen ermöglichen, die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen zu bewerten. Mit diesen Erfahrungen sind durch die Verkehrsunternehmen jährlich Sicherheitskonzepte zu entwickeln bzw. anzupassen, mit den Sicherheitspartnern abzustimmen und umzusetzen.

3.1 Demografische und soziale Perspektiven

Ergebnisse der Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030

Der Bevölkerungsrückgang im Land Brandenburg wird sich bis zum Jahr 2030 fortsetzen und bis zu diesem Zeitpunkt eine Größenordnung von rund -250.000 Personen (-10 %) gegenüber dem Basisjahr 2010 erreicht haben, was ausschließlich aus der negativen natürlichen Entwicklung resultiert. Das Geburtendefizit beträgt im Gesamtzeitraum voraussichtlich etwa 330.000 Personen und kann nur im Berliner Umland durch Wanderungsgewinne mehr als ausgeglichen werden. Im weiteren Metropolenraum wird die Bevölkerungszahl weiter um 300.000 Personen (-19 % bis 2030) zurückgehen, davon zu 88 % aufgrund von Geburtendefiziten und zu 12 % wegen auftretender Wanderungsverluste.

Die aktuelle gemeinsame Prognose des Landesamts für Bauen und Verkehr Brandenburg und des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg mit Basis 2010 geht bis zum Jahr 2030 von einem Rückgang der Frauen von 18 bis unter 30 Jahre um etwa 55.000 Personen (37 %) aus bzw. in der Altersgruppe von 15 bis unter 45 Jahre sogar um 150.000 Frauen (37 %).

Mit dem Bevölkerungsrückgang geht eine landesweite Alterung der Bevölkerung einher. Rückläufige Kinderzahlen infolge sinkender Zahlen potenzieller Mütter und ein starker Zuwachs an älteren Personen führen zu einem deutlichen Anstieg des Durchschnittsalters in Brandenburg. Ab dem Jahr 2027 wird bereits mehr als ein Drittel der Bevölkerung 65 Jahre und älter sein. Dieser Trend der Alterung der Bevölkerung trifft auch für das Berliner Umland zu, jedoch in geringerem Maße. Auch im Jahr 2030 wird die Bevölkerung in diesem Teilraum jünger sein als in den übrigen Landesteilen. Während die Zahl unter 15-jähriger Personen bis 2030 um 75.000 Personen (26 %) schrumpfen wird, nehmen gleichzeitig die Personen ab 65 Jahre um 280.000 Personen (50 %) zu. Das Verhältnis der Personen ab 65 Jahre zu denen im Alter von 20 bis unter 65 Jahre (Altenquotient) wird von etwa eins zu drei im Jahr 2008 auf gut drei zu vier im Jahr 2030 ansteigen.

Aufgrund dieses Altersaufbaus ist auch nach dem Jahr 2030 mit einem drastischen Bevölkerungsrückgang und einer weiteren Fortsetzung der Alterungstendenzen zu rechnen, wenn nicht u. a. einschneidende Verbesserungen in der Familienpolitik zu einer spürbaren Erhöhung des Geburtenniveaus führen und zusätzlich höhere Wanderungsgewinne

Altersstruktur im Land Brandenburg 2010 und 2030

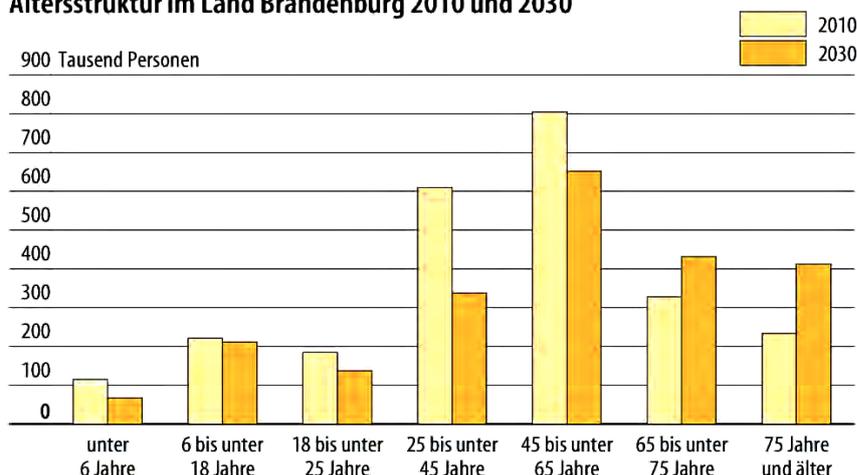


Abb. 3.1:
Altersstruktur
Land Brandenburg
2010 und 2030
Quelle: Landesamt für
Bauen und Verkehr
Brandenburg

eintreten, um den Bevölkerungsrückgang abzumildern. Dies setzt aber u. a. eine weitere erhebliche Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf und der ökonomischen Situation sowie einen gesellschaftlichen Wertewandel voraus. Selbst bei einer deutlich erhöhten Geburtenrate, die über dem Niveau der einfachen natürlichen Reproduktion der Bevölkerung liegt, kann der Prozess der Bevölkerungsabnahme und -alterung lediglich abgemildert werden.

Die demografische Entwicklung hat unmittelbare Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung der Regionen und damit auf die ÖPNV-Nachfrage. Die Bevölkerungsrückgänge bewirken einen Handlungsdruck zu einer stärkeren Zentralisierung öffentlicher Einrichtungen und Strukturen. Die Reiseweiten, insbesondere in peripheren Räumen, werden deshalb stärker zunehmen als das Reisenaufkommen. So gibt es zukünftig durch die veränderte Altersstruktur zwar weniger Schüler, die aber längere Wege durch die Konzentration von Schulen auf wenige Standorte zurücklegen müssen. Die Wohnorte von Schülern werden zukünftig in Schrumpfungsbereichen disperser verteilt

sein. Freie Schulwahl, Ganztagsbetreuung und Förder-/Kursunterricht wird die Zahl der Fahrten erhöhen.

Die demografische und wirtschaftliche Entwicklung führen zu gegenläufigen Tendenzen der Nachfrageentwicklung. Rückläufige Bevölkerungszahlen und Alterung im Zusammenhang mit steigender individueller Mobilität führen zu einer sinkenden Nachfrage und steigenden Anforderungen an das Qualitätsniveau. Zusätzlich wird die Potenzialabschöpfung auf den stark nachgefragten Radialverbindungen nach Berlin durch die disperse Verteilung der Arbeitsplätze in Berlin und seinem brandenburgischen Umland sowie durch die zunehmende zeitliche Flexibilität im Berufsverkehr erschwert. Gleichzeitig führen die positive wirtschaftliche Entwicklung, noch anhaltende Suburbanisierungsprozesse, die durch zunehmende Reiselängen wachsende Bedeutung von Verbindungen zwischen den Zentren und starke Steigerungsraten im Tourismus- und Freizeitverkehr zu einer steigenden Nachfrage.

Teil der demografischen Veränderungen ist auch das sich wandelnde Siedlungsverhalten. Zwar werden sich die Suburbanisierungsprozesse zwischen Berlin und Brandenburg zunächst weiter fortsetzen, gleichzeitig sind aber zunehmend Tendenzen zu einer Reurbanisierung zu beobachten. Das lässt ebenso wie andere Aspekte der demografischen Entwicklung veränderte Nachfragemuster mit einer Stärkung lokaler und interregionaler Verkehre zwischen den Zentren sowie eine Schwächung regionaler Verkehre außerhalb der noch durch Suburbanisierung geprägten Teilräume erwarten.

Damit werden durch strukturelle Veränderungen und bei steigender Motorisierung die „Zwangskunden“ weniger, die wahlfreien Kunden haben höhere Anforderungen und die weichen Qualitäten werden wichtiger.



Bild 3.1: RE 1 in Frankfurt (Oder)

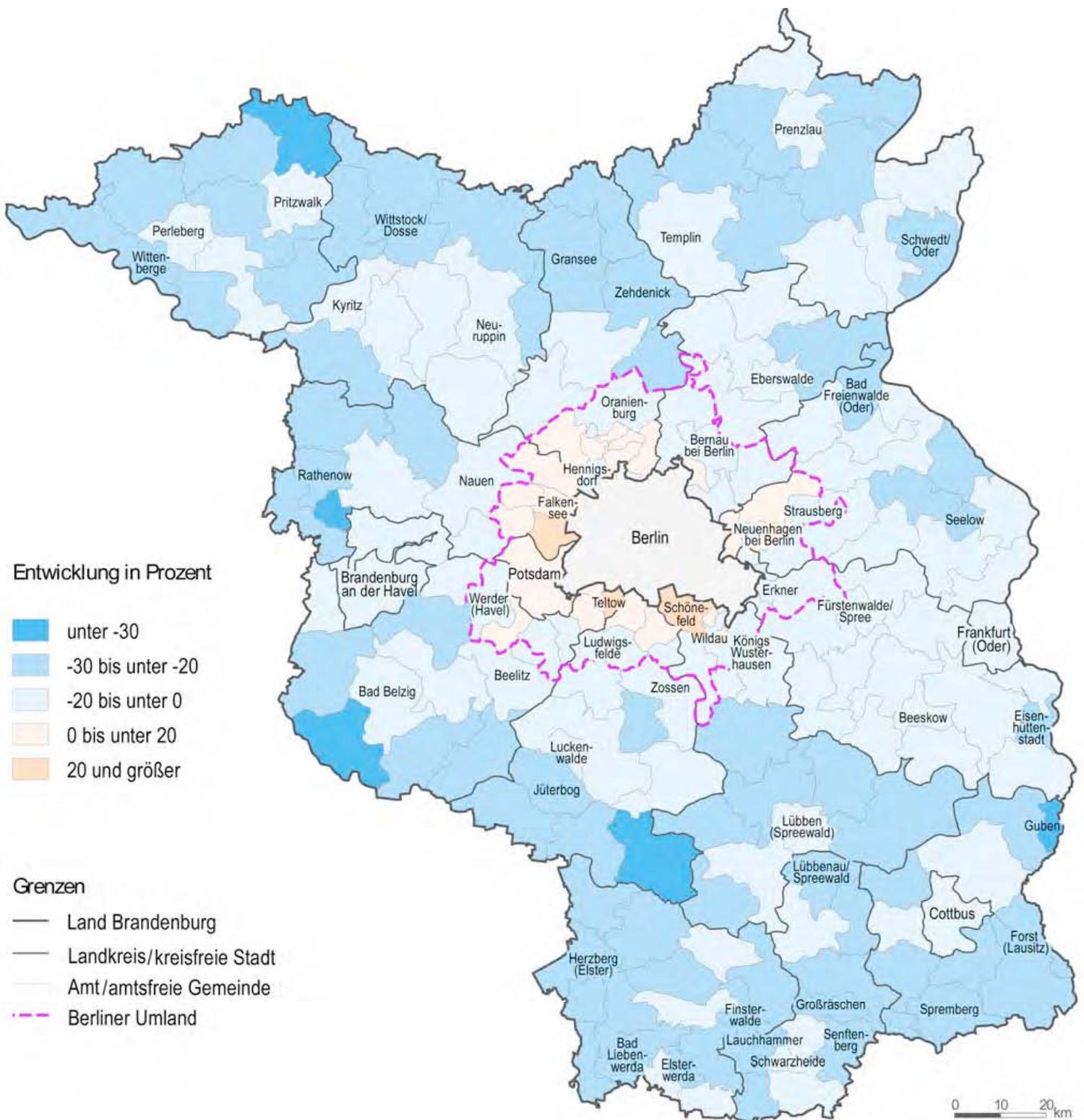


Abb. 3.2:
 Bevölkerungsvorausschätzung 2030 gegenüber 2010 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden
 Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr, Land Brandenburg 2012

Die zukünftigen Senioren als Kunden zu gewinnen, wird schwieriger. Die Senioren fordern vor allem eine einfache System-Handhabbarkeit, die allen Fahrgästen nutzen würde.

Die zu erwartenden Kundenwünsche an den ÖPNV der Zukunft erfordern den vermehrten Einsatz flexibler Modelle: Einkaufsbus, Orts-/Dorftaxi, Servicepersonal, spezielle Tarifangebote, Servicezentrale, Nachbarschaftsläden, Freizeitbusangebote und Fahrgemeinschaften. Die Verkehrsunternehmen müssen sich zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln, um sich flexibel an den Kundenwünschen orientieren zu können. Besonders in den ländlichen Regionen müssen mehr und neue Partner gewonnen werden.

Vor dem Hintergrund der sich verändernden demografischen Rahmenbedingungen wird angestrebt, das gegenwärtige Verkehrsaufkommen des ÖPNV insgesamt zu halten und in den potenzialstarken Bereichen der Hauptstadtregion zu erhöhen.

3.2 Räumliche Konzepte und Pläne für Berlin-Brandenburg

Europäisches Raumentwicklungskonzept

Ein Ziel der europäischen Raumordnungspolitik ist eine Steigerung der Wirtschaftsdynamik in den Regionen außerhalb der wirtschaftlichen Kernzone Europas, in ländlichen und in peripheren Räumen. Dafür ist im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) aufbauend auf dem bestehenden Städtesystem in Europa eine polyzentrische Struktur mit städtischen und ländlichen Räumen unterschiedlicher Größenordnung vorgesehen, die über leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsnetze miteinander verbunden werden.

Konsequenz der angestrebten polyzentrischen Struktur und der zunehmenden Verkehrsnachfrage zwischen den Teilräumen ist die Forderung nach einer Stärkung der Verkehrsinfrastrukturen. Dies betrifft nicht nur die Trans- und Paneuropäischen Netze (TEN/PEN), die die großräumigen Verbindungen zwischen den Hauptstädten, ausgewählten Städten und Metropolregionen herstellen, sondern auch sekundäre Netze, die die Anbindung ländlicher und peripherer Räume an die nächstgelegenen Zentren und an die TEN/PEN sichern. Nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur und – darauf basierend – die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität sind die entscheidenden Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes.

Transnationale Projekte wie SCANDRIA (2009–2012) und SoNorA (2008–2012) erweitern mit ihrem Korridoransatz die Entwicklung großräumiger Verkehrsverbindungen um Aspekte der Regionalentwicklung. So werden entlang des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors neue wirtschaftliche Impulse gesetzt, indem Städte und Regionen in diese transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden werden. Beispiele hierfür sind die mit EU/INTERREG-Projekten verfolgte europäische Vernetzung der GVZ auf der Schiene und „HUB 53/12° – das Logistiknetz Güstrow . Prignitz . Ruppin“ im nordwestlichen Brandenburg und südlichen Mecklenburg-Vorpommern im Hinterland des Hafens Rostock.

Für den LNVP bedeutet dies, die Bedingungen für entsprechend differenzierte Verkehrsangebote zu gestalten, Anforderungen an die Aufgabenträger zu formulieren und die ländlichen Räume möglichst effektiv mit einem hochwertigen SPNV an die europäischen Netze anzuschließen.

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)

Der 2009 in Kraft getretene Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) sieht im Stadt-Umland-Raum Berlin-Potsdam eine Konzentration der Siedlungsflächenentwicklung vor. Dieser Gestaltungsraum Siedlung besteht aus den zusammenhängenden Siedlungsteilen von Berlin und Potsdam als Kernraum und zwölf davon abstrahlenden Entwicklungsachsen, die entlang der bestehenden SPNV-Korridore in die Umlandgemeinden führen. Der Gestaltungsraum Siedlung liegt innerhalb des Einzugsbereichs der SPNV-Haltestellen (3 km-Radius).

Im weiteren Metropolenraum, d. h. außerhalb des Berliner Umlandes, sind über den Eigenbedarf hinausgehende Siedlungsflächenzuwächse nur in den Zentralen Orten möglich. Neben den vier kreisfreien Städten, die als Oberzentren klassifiziert sind, besitzen 50 Gemeinden eine zentralörtliche Funktion (Mittelzentren). Die insgesamt 54 Zentralen Orte im Land Brandenburg sind als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens vorgesehen. Auf sie sollen die gehobenen bzw. hochwertigen Funktionen räumlich konzentriert werden, zu denen neben der Daseinsvorsorge auch die Funktion als Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt gehört.

Dieses setzt auch eine angemessene Erreichbarkeit der Zentren untereinander voraus. Angestrebt wird die Sicherung der Erreichbarkeit zwischen benachbarten Oberzentren innerhalb von 90 Minuten im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr und zwischen benachbarten Mittelzentren innerhalb von 60 Minuten (Orientierungswerte). Die Ober- und Mittelzentren sollen auch künftig mit SPNV erschlossen bleiben. Hierzu ist im LEP B-B die Sicherung und Entwicklung der relevanten Schienenstrecken vorgesehen.

Der LNVP ist auf die Unterstützung der Ziele des LEP B-B ausgerichtet.

Regionale Wachstumskerne

Unter der Zielsetzung „Stärken stärken“ wurde die Wirtschaftsförderungspolitik des Landes Brandenburg auf Orte mit hohen wirtschaftlichen Potenzialen konzentriert. Aus der Konzentration der Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten ergibt sich für den ÖPNV der Vorteil, dass Verkehrsströme verstärkt gebündelt werden und somit die Auslastung von Infrastruktur und Fahrten verbessert werden kann. Im Gegenzug trägt eine attraktive Anbindung im öffentlichen Verkehr zur Stärkung der Funktion der Regionalen Wachstumskerne bei. Diese erfordert einerseits eine möglichst umfassende, vielfältige und intermodale Anbindung an die Trans- und Paneuropäischen Netze, andererseits aber auch eine Sicherung des Anschlusses der ländlichen Peripherie an die Regionalen Wachstumskerne zur Ausschöpfung des Arbeitsplatzpotenzials, der Kaufkraftbindung und zur Sicherstellung der Versorgung.

Darüber hinaus stellt ein guter SPNV-Anschluss einen wichtigen Standortfaktor für die Wachstumskerne dar. Der Anbindung der aus den Zentralen Orten entwickelten und als besonders förderungswürdig eingestuften Regionalen Wachstumskerne kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Die Konzentration der Landesförderung wirkt sich damit sowohl positiv auf die Standortqualität der Wachstumskerne als auch auf die Organisation des SPNV aus.

Integriertes Verkehrskonzept

Das Integrierte Verkehrskonzept (IVK) von 2002 beinhaltet die langfristigen Ziele der brandenburgischen Verkehrspolitik. Dabei handelt es sich nicht um isolierte Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsträger, sondern um eine integrierte Betrachtung des Gesamtverkehrs, der den Rahmen für die einzelnen Fachpläne vorgibt.

Grundsätzlich ist der SPNV bei einer ausreichenden Nachfrage als raumerschließendes Verkehrsangebot zu bevorzugen. Eine Stärkung des ÖPNV soll in allen Landesteilen durch die Anbindung bedeutender Zentren und Arbeitsplatzschwerpunkte durch hochwertige SPNV-Linien und durch eine der Bedeutung des jeweiligen Teilraums angemessenen Fahrtenhäufigkeit erreicht werden. In ländlichen Räumen ist das ÖPNV-Angebot durch neue, flexible und an die geringen benötigten Beförderungskapazitäten angepasste Bedienungskonzepte zu stärken.

Voraussetzung für die Abschöpfung der ÖPNV-Potenziale ist seine Nutzbarkeit als System, mit dem individuelle Wege zurückgelegt werden können. Dafür sind Schnittstellen sowohl innerhalb des SPNV als auch zwischen dem SPNV und dem üÖPNV erforderlich. Diese Schnittstellenfunktion soll durch eine Steigerung der städtebaulichen Attraktivität der Stationen gefördert werden, wodurch gleichzeitig der Bahnhof wieder zum Kristallisationspunkt von städtischem Leben und Stadtentwicklung werden kann.

Durch einen attraktiven und vernetzten ÖPNV wird die Erreichbarkeit der Orte erhöht, so dass deren Qualitäten als Wohn- und Gewerbestandort gesteigert wird. Auf diese Weise kann der ÖPNV den notwendigen Beitrag zur Innenentwicklung leisten.

Nahverkehrsplan Berlin (NVP)

Die derzeit gültigen NVP-Eckpunkte 2010–2014 basieren auf dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) des Landes Berlin, der die grundsätzlichen verkehrlichen Zielsetzungen sowie die vorgesehene verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung mit Zeithorizont bis 2025 abbildet.

Derzeit befindet sich die Fortschreibung des NVP für die Jahre 2014–2018 in der Aufstellung und soll voraussichtlich in 2013 fertig gestellt werden. Ein Schwerpunkt dieser Fortschreibung ist die Ausrichtung des Berliner ÖPNV-Angebots auf die Anforderungen, die sich aus der wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung Berlins und seines Umlands, der sich ändernden Bevölkerungsstruktur sowie des geänderten Nutzerverhaltens, beispielsweise im Einkaufs- und Freizeitverkehr, ergeben.

Die Fortschreibung setzt zum einen die erforderlichen Standards zur Daseinsvorsorge, zum anderen gestaltet sie den Rahmen für die konkrete Angebotsentwicklung und setzt dafür entsprechende Prüfaufträge und Schwerpunktthemen. Diese werden auf Basis der bestehenden Verkehrsverträge in der Laufzeit des NVP in die konkrete Angebotsgestaltung umgesetzt. Berücksichtigt werden dabei auch die grenzüberschreitenden Stadt-Umland-Verkehre zwischen Berlin und Brandenburg.

3.3 Fern- und Güterverkehr

Berlin stellt den zentralen Knoten als Zugang zum Fernverkehr für das Land Brandenburg dar, da in Brandenburg nur wenige Bahnhöfe im Fernverkehr und diese nur von wenigen Zügen bedient werden. Der SPNV und hier insbesondere die leistungsfähigen RE-Züge leisten eine wesentliche Aufgabe als Zubringer zum Fernverkehr.

Das Land Brandenburg lädt darüber hinaus die Anbieter von Fernverkehr ein, auf eigenwirtschaftlicher Basis Fernverkehrsangebote unter Einbeziehung von Strecken und Stationen in Brandenburg einzurichten. Zu den einzelnen potenziellen Halten müssen sich Anbieter mit dem Betreiber abstimmen.

Berlin hat einen entscheidenden Lagevorteil am Schnittpunkt unterschiedlicher Europäischer Schienenverkehrsachsen. Diese Lage sichert einen hochwertigen Anschluss im Fern- wie auch im Güterverkehr an das transeuropäische Netz. Für den Personenfernverkehr birgt dieser Vorteil jedoch den Nachteil, dass mit der geplanten Priorisierung des schnellen Güterverkehrs auf den EU-Vorrangkorridoren nicht nur der Regionalverkehr, sondern auch der schnelle Fernverkehr an die Seite gedrängt und die Fahrplanstabilität erheblich beeinträchtigt wird. Um dieses zu vermeiden, wird man ein vernünftiges Mittelmaß finden müssen

zwischen Lösungen im fahrplantechnischen Bereich und Infrastrukturausbauten (z. B. Ausweichgleise und fliegende Überholstellen) dort, wo fahrplantechnische Lösungen nicht ausreichen.

Die Erfahrungen mit Taktfahrplänen sowohl im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr als auch im vom Land bestellten Nahverkehr geben Anreiz zu einer Verbesserung der Umsteigeverhältnisse zwischen den Taktsystemen. Brandenburg unterstützt daher die Vorschläge zur Einführung eines „Deutschlandtaktes“ und setzt sich für eine eingehende Überprüfung der Machbarkeit durch den Bund unter Beteiligung der Länder ein. In diesem Rahmen sind auch die Anforderungen des Güterverkehrs zu berücksichtigen.

3.4 Finanzierung des Nahverkehrs

Das Land leistet als Aufgabenträger für den SPNV Ausgleichszahlungen an die EVU im Rahmen der abgeschlossenen Verkehrsverträge. Die Bezuschussung von Investitionsmaßnahmen durch das Land und die Ausgleichszahlungen für die Verkehrsleistungen stützen sich auch in Zukunft auf verschiedene Finanzierungsquellen.

Tab. 3.1: Mittel für den ÖPNV 2013–2017

Jahr	Regiomittel Mio. EUR	Entflechtungsgesetzmittel Mio. EUR	EU-Mittel (EFRE) Mio. EUR
2013	410,6 ²⁾	27,2 ¹⁾	4,3
2014	416,8 ²⁾	in Verhandlung Bund und Länder	neue Förder- periode
2015			
2016			
2017			

1) davon 10 Mio. EUR ÖPNV Gesetz an Kommunen

2) davon 73 Mio. EUR ÖPNV Gesetz an Kommunen

Der finanzielle Spielraum für den SPNV ist sehr eng und zum Teil auch ungewiss:

- Das Entflechtungsgesetz des Bundes wird ab 2014 ohne gruppenspezifische Zweckbindung sein. Es ist daher notwendig geworden, im Brandenburger Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz (GWHBFÖG) eine entsprechende Zweckbindung festzusetzen.
- Die steigenden Infrastrukturnutzungsentgelte und Energiekosten weisen eine überproportionale Preisentwicklung auf.
- Die anfangs erzielten Ausschreibungsgewinne sind nicht wiederholbar.
- Das Ergebnis der Revision des RegG und damit die Höhe der Zuweisung an die Länder ab 2015 sind weiterhin offen.

Unter diesen Rahmenbedingungen enthält der LNVP 2013–2017 ein finanzierbares Bedienkonzept, das klaren Prämissen unterliegt:

- Strukturelle Anpassung der Bestellung an den vorhandenen Finanzrahmen,
- keine zusätzlichen Bestellungen ohne Leistungsreduktion an anderer Stelle,
- keine neuen Strecken (Regionalverkehr und S-Bahn) ohne dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Betriebs,
- Verbesserung der Erlöse durch Steigerung der Fahrgastzahlen.

Eckpunkte zur Novelle ÖPNV-Gesetz

Das Inkrafttreten des novellierten ÖPNVG ist zum 1. Januar 2014 vorgesehen, um die anstehende Novelle des Personenbeförderungsgesetzes berücksichtigen zu können.

Wichtigste Eckpunkte sind:

- Die Zuschüsse des Landes bleiben mit 83 Mio. EUR Pauschalzuweisung konstant.
- Statt Einzelförderung durch das Land erfolgt ab 2014 eine jährliche Pauschalzuweisung in Höhe von 5 Mio. EUR an die Aufgabenträger für Straßenbahnen/O-Busse.
- Aufgrund des demografischen Strukturwandels sollen die alternativen Bedienungsformen bei der Pauschalzuweisung eine stärkere Gewichtung der tatsächlich gefahrenen „Nutzwagenkilometer“ erfahren. Damit wird den höheren Vorhaltekosten Rechnung getragen.
- Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger des üÖPNV soll intensiviert werden.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

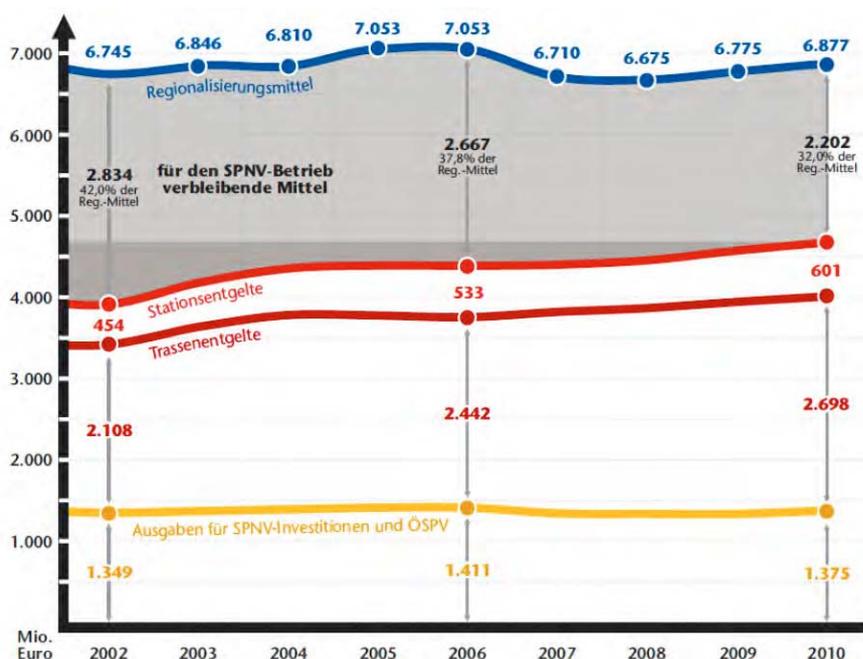
Die Hauptsäule der ÖPNV-Finanzierung bildet das RegG. Demnach stehen dem Land Brandenburg 2013 Mittel in einer Gesamthöhe von rund 411 Mio. EUR zur Verfügung. Für 2014 ist mit Wirkung ab 2015 eine Überprüfung der Höhe der Regionalisierungsmittel vorgesehen, um die zur Verfügung stehenden Mittel auf den dann bestehenden Bedarf ausrichten zu können. Im Auftrag der Länder wird hierzu ein Gutachten erarbeitet.

Mit den im RegG festgelegten Mitteln werden insbesondere die Ausgleichszahlungen an die EVU für erbrachte Verkehrsleistungen finanziert. Die Höhe dieser Ausgleichszahlungen wird von folgenden Faktoren bestimmt:

- In den Verträgen sind Preisgleitklauseln enthalten, die eine Anpassung der Ausgleichszahlungen nach den Preisindizes des Statistischen Bundesamtes vorsehen. So führt z. B. ein überproportionales An-

Tab. 3.2: Von 2008–2014 den Ländern zustehende Beträge nach § 5 RegG

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bundesland	in Mio. EUR						
Baden-Württemberg	696,6	707,3	717,9	728,7	739,6	750,7	762,0
Bayern	999,9	1.014,9	1.030,1	1.045,6	1.061,3	1.077,2	1.093,4
Berlin	364,5	369,9	375,5	381,1	386,8	392,6	398,5
Brandenburg	381,1	386,9	392,7	398,6	404,5	410,6	416,8
Bremen	36,7	37,3	37,8	38,4	39,0	39,5	40,1
Hamburg	128,8	130,8	132,7	134,7	136,7	138,8	140,9
Hessen	494,6	502,0	509,6	517,2	525,0	532,8	540,8
Mecklenburg-Vorpommern	221,6	224,9	228,3	231,7	235,2	238,7	242,3
Niedersachsen	573,4	582,0	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0
Nordrhein-Westfalen	1.052,0	1.067,8	1.083,8	1.100,0	1.116,5	1.133,3	1.150,3
Rheinland-Pfalz	349,8	355,0	360,3	365,7	371,2	376,8	382,5
Saarland	88,1	89,4	90,8	92,1	93,5	94,9	96,3
Sachsen	477,9	485,1	492,4	499,8	507,3	514,9	522,6
Sachsen-Anhalt	335,8	340,8	345,9	351,1	356,4	361,7	367,1
Schleswig-Holstein	207,6	210,7	213,9	217,1	220,3	223,6	227,0
Thüringen	266,3	270,3	274,4	278,5	282,7	286,9	291,2
Summe	6.675,0	6.775,1	6.876,8	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7



Quellen:
 Geschäftsbericht der
 DB AG 2002 bis 2010,
 wesentliche
 Leistungsbeziehungen im
 DB-Konzern; mofair,
 BAG SPNV
 Wettbewerber-Report
 Eisenbahn 2010/2011

Abb. 3.3: Bundesweite Entwicklung der Regionalisierungsmittel

steigen der Energiepreise zu entsprechenden Steigerungen der Ausgleichszahlungen durch das Land.

- Die Trassen- und Stationsnutzungsentgelte sind überwiegend in den Verträgen durchlaufende Posten und müssen – auch bei Kostensteigerungen – vom Land getragen werden.

Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Im Zuge der Föderalismusreform ist die Zuständigkeit für die Förderung der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, die bisher vom Bund wahrgenommen wurde, an die Länder übergegangen. Bis einschließlich 2013 stehen dem Land Brandenburg jährlich rund 54 Mio. EUR an Kompensationsmitteln zu, die für die Finanzierung des Straßen- und Brückenbaus sowie des öffentlichen Personenverkehrs eingesetzt werden können. Ab 2013 ist geplant, 50 % dieser Bundesmittel für Zuwendungen und Zuweisungen in Investitionen des ÖPNV zu verwenden.

GVFG – Bundesprogramm 2012–19

Im Rahmen des noch laufenden GVFG-Bundesprogramms sind für Vorhaben der S-Bahn in Brandenburg (abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau zwischen Potsdam Hbf und Babelsberg) zweckgebundene Mittel nach § 10 Abs. 1, 2 GVFG eingeplant. Dies sind Zuschüsse in Höhe von 60 %, die mit 40 % aus der Nachfolge-LuFV kofinanziert werden sollen.

Als Fortführungsmaßnahmen sind ferner die Restmaßnahmen der S-Bahn-Lückenschlussmaßnahmen berücksichtigt:

- (Lichtenrade) – Blankenfelde Bf,
- Hennigsdorf – Stadtgrenze (– Tegel) und
- (Lichterfelde Süd) – Teltow Stadt.

Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Zur Verbesserung der Qualität des SPNV einschließlich dessen Verknüpfungspunkte wurden/werden durch das Land im Rahmen des Operationellen Programms des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2007–2013 Mittel in Höhe von rund 16,7 Mio. EUR eingesetzt.

Das Land Brandenburg hat sich dafür eingesetzt, dass auch über 2013 hinaus EFRE-Mittel für Maßnahmen des SPNV zur Verfügung gestellt werden.

Richtlinie ÖPNV-Invest

Seit 1. Januar 2007 fördert das Land Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV gemäß der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg“ (RiLi ÖPNV-Invest) in nahezu unveränderter Form. Dabei werden von den zuwendungsfähigen Kosten gefördert:

- Eisenbahninfrastruktur mit bis zu 90 %,
- Infrastruktur des üÖPNV mit 75 %,
- Planungskosten zur unmittelbaren Durchführung als Pauschale mit bis zu 13 %,
- Planungsleistung für Investitionsentscheidungen bis zu 50 %.

Ob und inwieweit ab 2014 die Fördertatbestände Bestand haben werden, hängt wesentlich von der Finanzausstattung ab. Auf jeden Fall werden Investitionen in Straßenbahnsysteme dann nicht mehr aus der Richtlinie gefördert. Hierfür steht dann die pauschale Zuwendung für Straßenbahn- und O-Bus-Vorhaben aus dem dann novellierten ÖPNVG zur Verfügung.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)

Nach § 8 Abs. 1 BSchwAG finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Der Ausbaustand in den neuen Bundesländern ist dabei an den Ausbaustand in den alten Bundesländern anzugleichen. Von diesen Mitteln sind gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG 20 % für Investitionen in die Schienenwege, die dem SPNV dienen, zu verwenden und betrifft vorrangig Einzelfinanzierungsverträge für Bedarfsplanvorhaben.

Maßnahmen für die Erhaltung des Bestandsnetzes werden in der zwischen Bund und DB AG abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) festgelegt. Teile dieser Mittel sind in Abstimmung mit den Ländern für Vorhaben zur Verbesserung des SPNV einzusetzen.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 2009–2013

Die LuFV der bundeseigenen Infrastrukturbetreiber mit dem Bund übernimmt die Rolle einer Sammelfinanzierungsvereinbarung an Stelle einer Vielzahl von Einzelfinanzierungsvereinbarungen. Mit der Anlage 8.7 werden dem Betreiber über die gesamte Laufzeit für den SPNV länderbezogen Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt, über deren Einsatz mit dem Land das Einvernehmen herzustellen ist.

Die bisherige LuFV läuft 2013 aus. Von den Vertragspartnern wurde die LuFV zur finanziellen Absicherung von Investitionen in das Bestandsnetz sowie des Ausbaus der SPNV-Infrastruktur positiv bewertet. Dies ist verbunden mit der Absichtserklärung zur Fortschreibung, so dass weiterhin von dieser wesentlichen Finanzierungsquelle zur

Gestaltung der SPNV-Infrastruktur ausgegangen werden kann. Das Land kann auf die Gestaltung der bundeseigenen Infrastruktur mittelbar Einfluss nehmen, wenn ein gemeinsames Interesse mit dem Betreiber vorliegt.

Im Zeitraum einer Folgevereinbarung ist die Fortführung und der Abschluss von bereits begonnenen oder in Planung befindlichen Vorhaben vorgesehen. Darüber hinaus erfolgen die Abstimmungen über weitere wichtige Maßnahmen wie beispielsweise die Einbindung des PrignitzExpresses über die Kremmener Bahn oder die Reaktivierung der oberen Bahnsteige am Bahnhof Potsdam Pirschheide.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den anteilig aus der LuFV, Anlage 8.7, finanzierten Maßnahmen.

Tab. 3.3: Maßnahmen mit Finanzierungsanteilen nach LuFV, Anlage 8.7 (Stand 13.09.2012)

Länder-Projekt-Nr.	Stufe 1 (Realisierung/abgeschlossen)
Wittenberge – Wittstock	Restmaßnahmen
Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	Bahnsteige Niedergörsdorf und Blönsdorf
Biesdorfer Kreuz – Küstrin	Bahnhof Seelow-Gusow
Umbau Bahnhof Pritzwalk	Bahnsteig 1
Löwenberg-Templin, 1. Bauabschnitt	Zehdenick, Templin, Templin Stadt
Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	ESTW Fauler See
Wittstock – Neuruppin	Restmaßnahmen
Strausberg (a) – Küstrin-Kietz	ESTW Rehfelde
Berlin – Cottbus Bahnsteigneubauten	Halbe, Schönwalde, Bestensee, Lubolz
Berlin – Cottbus Abschnitt Lübbenau-Cottbus	Geschwindigkeitserhöhung
Bahnhof Golm	zusätzliche Fahrstraße RB 22
Großenhain – Ruhland	ESTW
Eberswalde – Frankfurt (Oder)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
Berlin – Rostock	EFRE-Komplementärfinanzierung
Bahnhof Forst	Umbau/ESTW
Strausberg (a) – Küstrin-Kietz	ESTW Müncheberg, Trebnitz
Bahnhof Forst, Reisendensicherungsanlage	Reisendensicherungsanlage
Pritzwalk	Weichenauswechslung Westkopf
Bernau	Umbau Regionalbahnsteig
Jüterbog – Beelitz-Stadt, 1. Bauabschnitt	Buchholz, Altes Lager, Treuenbrietzen
Bahnhof Prenzlau	Modernisierung, Tunnelverlängerung
Bahnhof Struveshof (ehemals Genshagener Heide)	Umverlegung
Bahnhof Wildau	Neubau Bahnsteig und Aufzug
Bahnhof Forst	Bahnsteigumbau
	Stufe 2 (Planung)
Löwenberg – Templin, 2. Bauabschnitt	Vogelsang, Bergsdorf, Zehdenick-Neuhof, Hammelspring
Jüterbog – Beelitz-Stadt, 2. Bauabschnitt	Beelitz-Stadt, Frohnsdorf (in Prüfung), Treuenbrietzen Süd, Elsholz
Bahnhof Königs Wusterhausen	Aufzüge
Bahnhof Cottbus	Umbau, Bahnsteigerneuerung, Aufzüge
Bahnhof Ruhland	Umgestaltung
Wiesenburg – Roßlau	Geschwindigkeitserhöhung
Griebnitzsee	Neubau Regionalbahnsteig
Kraftwerk Finkenheerd, RESI	Neubau RESI
Michendorf	barrierefreier Ausbau
Biesdorfer Kreuz – Küstrin	Umbau Bahnhof Strausberg
Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen
	Stufe 3 (Einvernehmen)
Abzweig Beelitz Bea – Ferch-Lienewitz	Ertüchtigung Bea – Lia

4.1 Qualitätsstandards

4.1.1 Kundenorientierung

Kundenzufriedenheit

Die Anforderungen der Kunden richten sich heute verstärkt auf ein übergreifendes und aufeinander abgestimmtes Angebot, das neben der eigentlichen Fahrt auch ergänzende Serviceleistungen beinhaltet. In Zukunft werden daher verstärkt umfangreiche und detaillierte Informationen über Mobilitätsverhalten, subjektive Einstellungen und Präferenzen der Kunden eingeholt, ausgewertet und umgesetzt werden müssen. Hieraus können Standards definiert und überprüft sowie Schritte zur Behebung von Mängeln eingeleitet werden.

Seit 2005 sind jedes Jahr rund 350 Fahrgäste als QualitätsScouts in Berlin und Brandenburg unterwegs. Als ehrenamtlich Tätige geben engagierte Fahrgäste mit ihren Beobachtungen dem VBB Hinweise, wo gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Qualität im ÖPNV verbessert werden könnte. Die Hinweise werden beim VBB ausgewertet und fließen in die regelmäßigen Qualitätsgespräche mit den Verkehrsunternehmen ein.

Um die Sicherheit der Kunden zu gewährleisten, sind durch die Verkehrsunternehmen geeignete Instrumente für ein Kunden-Monitoring zu entwickeln, das die Wirksamkeit von durchgeführten sicherheitsrelevanten Maßnahmen bewertet. Der „Fragebogen zur subjektiven Sicherheit von Fahrgästen und Bewertung von Maßnahmen zu deren Verbesserung – SuSiLite“ bildet dafür eine geeignete Grundlage. Unter Beachtung der Leitlinien zur Fahrgastsicherheit sind durch die Verkehrsunternehmen jährlich Sicherheitskonzepte zu erstellen, mit den Sicherheitspartnern, wie Bundes- und Landespolizei, abzustimmen und umzusetzen. Diese sind in das Controlling der Verkehrsverträge durch den VBB aufzunehmen.

Gender Mainstreaming und Familienfreundlichkeit

Gender Mainstreaming ist ein universales Prinzip der europäischen und deutschen Politik in allen Lebensbereichen. Dies bedeutet – im Gegensatz zur klassischen Gleichstellungspolitik, dass bei allen Vorhaben die sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Geschlechtsrollen von Frauen und Männern von vorneherein und regelmäßig zu berücksichtigen sind.

Hierbei bildet die Sicherung der Mobilität durch den ÖPNV eine wichtige Voraussetzung. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, sowohl bei der Planung als auch bei der Ausgestaltung der Angebote im ÖPNV bestehende geschlechterspezifische Anforderungen zu berücksichtigen. Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke sind von geschlechtsspezifischen Rollenverteilungen geprägt. Männer und Frauen sind in verschiedenen Lebensphasen unterschiedlich mobil.

Bei der Planung ist deshalb zu beachten, dass bereits grundlegende Daten – soweit sachlich erforderlich – geschlechterspezifisch erhoben werden und alle Benutzergruppen einbezogen werden. Für den SPNV im Land Brandenburg ist dies bereits teilweise erfolgt. Die Erhebung von Nachfragedaten sowie die Marktforschung erfolgen in einigen Fällen bereits geschlechterspezifisch. Auch das VBB-Qualitätsmanagement mit der Erhebung der Kundenzufriedenheit ermöglicht zum Teil geschlechterspezifische Auswertungen.

Die Ausgestaltung des Angebots im SPNV sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln folgen bereits wichtigen Prämissen der Gleichstellung:

- Besonderen Stellenwert hat die Familien- und Kinderfreundlichkeit sowohl bei der Infrastrukturgestaltung als auch bei den Verkehrsangeboten. Den Sicherheits- und Komfortbedürfnissen aller Kunden unter Beachtung familien- und kinderfreundlicher Aspekte wird auch durch die Gestaltung der Fahrzeuge Rechnung getragen.
- Die Bedienzeiten im SPNV orientieren sich nicht ausschließlich am Schüler- und Berufsverkehr, sondern auch an weiteren Verkehrszwecken. Daher verkehren die SPNV-Linien durchgängig im Taktverkehr mit ganztägigen Betriebszeiten auch im Vor- und Nachlauf zu den „klassischen“ Fahrtzwecken Arbeit und Schule. Diese sichern typische Wegeketten, mit denen Aufgaben im familiären Bereich (Kinderbetreuung, Besorgungsverkehre) und Arbeit/ Ausbildung kombiniert werden können.
- Kurze Anschlüsse und eine weiter verbesserte Anschlusssicherung durch technische Systeme sichern diese Wegeketten auch bei Störungen. Gerade für Reisende mit familiären Verpflichtungen ist die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit von Anschlüssen substanziell.
- Die Stationen im Land Brandenburg sind zu erheblichen Teilen barrierefrei erreichbar. Hiervon profitieren auch Reisende mit Kinderwagen oder Gepäck (z. B. bei Einkaufsfahrten).
- Die Fahrgastinformation durch den VBB berücksichtigt verschiedene Vorgaben zu Umsteigezeiten. Damit können Reisende mit Kindern und/oder Gepäck ihre Fahrpläne so bemessen, dass beim Umsteigen eine angemessene Zeit bleibt. Die Aufnahme von Ist-Daten in die Fahrplaninformation sowie das Anbieten mobiler Dienste ermöglichen es, auch bei komplexen Wegeketten immer aktuell informiert zu sein. Weiterhin ermöglicht dies die Planung spontaner, unvorhergesehener Fahrten (z. B. in Notfällen).
- Tarifliche Angebote sind so gestaltet, dass sie weitgehende Mitnahmemöglichkeiten für Kinder und/oder Partner bieten. So können z. B. auf Zeitkarten abends und an Wochenenden nach Maßgabe des Tarifs Mitreisende ohne weiteres Entgelt mitgenommen werden.
- Im Fahrgastforum des VBB sind Frauen und Männer im Verhältnis 50 : 50 vertreten.
- Darüber hinaus wurden im Land Brandenburg weitere Angebote geschaffen, die gerade den Fahrtwünschen von Frauen entgegenkommen. Hierzu zählt die Einführung von barrierefreien Rufbussen und Bürgerbussen, die die Mobilität auch abseits der großen Verkehrsströme sichern.

4.1.2 Verkehrsangebot

Verbindungsqualität

Die Ziele und Grundsätze der Gestaltung des ÖPNV sind in § 2 ÖPNVG dargelegt. Oberstes verkehrspolitisches Ziel bei der Ausgestaltung der Angebote des ÖPNV ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 1 ÖPNVG) mit einer angemessenen Bedienung in der Fläche sowie ein ausreichendes Verkehrsangebot auf nachfragestarken Strecken.

Darüber hinaus gelten für die Verbindungsqualität folgende Standards:

- Die peripheren Räume Brandenburgs sind schnell und komfortabel an Berlin anzubinden.
- Das Umland ist mit Berlin schnell und in einem dichten Takt zu verknüpfen. RB-Linien, die die RE-Linien verstärken, können zu einem eigenständigen Produkt zur Erschließung des Kernraums Berlin-Brandenburg weiterentwickelt werden.

- Der Flughafen BER muss aus allen Landesteilen gut erreichbar sein. Um die Fahrzeiten aus den Landesteilen in das Berliner Zentrum für Berufspendler nicht unnötig zu verlängern, wird dies in der Regel durch Umsteigen in Shuttle- oder Regionalbahn-Verkehre erfolgen.

Grundsätzlich wird eine dauerhafte Bedienung der heutigen Bahnstrecken angestrebt. Sie muss allerdings von wirtschaftlichen und verkehrlich-funktionalen Bedingungen abhängig gemacht werden:

- Aktuelle Nachfragewerte stellen einen ersten Indikator für die Bestellung von Verkehrsleistungen dar. Bei Strecken mit einer Nachfrage von > 1.000 Pkm/kmBL im Stundentakt kann grundsätzlich von einem wirtschaftlichen Betrieb ausgegangen werden, bei geringeren Nachfragewerten ist die Relation von Kosten und Nutzen zu prüfen. Ein kritischer Punkt kann bei Unterschreiten von 500 Pkm/kmBL erreicht sein.
- Bei der Prüfung von Kosten und Nutzen müssen neben den aktuellen Nachfrage- daten auch die erreichbaren zusätzlichen Potenziale betrachtet werden. Vielfach gibt es auch oder gerade bei Strecken mit geringer Nachfrage nennenswerte Potenziale für eine Fahrgaststeigerung, die bisher ungenutzt blieben. Vor weiteren Entscheidungen sollen zunächst diese Potenziale erschlossen werden.

Wenn die möglichen Fahrgastpotenziale nicht für einen Nutzen-Kosten-Quotienten $\geq 1,0$ ausreichen oder die Ausschöpfung der Potenziale weiterhin unzureichend bleibt, sind die dauerhafte Bestellung von Leistungen durch das Land und die entstehenden Kosten gegeneinander abzuwägen. Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Auswirkungen auf das Gesamtsystem des SPNV u. a. Fahrgastverluste, Netzfunktion der Strecke im ÖPNV, wesentliche Zubringerfunktion zum Fernverkehr bzw. zu TEN/ PEN und eisenbahnbetriebliche Zwänge,
- rechtliche Bindungen und Wirtschaftlichkeit getätigter Investitionen,
- Erforderlichkeit eines Grundangebots, Herstellbarkeit alternativer Verbindungen im üÖPNV,
- Funktion des SPNV als grundlegende Raumerschließung.

Bedienungsqualität

Für die Fahrgastinformation ist es von großer Bedeutung, dass die SPNV-Produkte RE und RB betreiberübergreifend angewendet werden können und nicht abhängig vom jeweiligen EVU sind. Um mit der deutlichen Ausweitung der SPNV-Leistung durch Unternehmen, die nicht zur DB-Gruppe gehören, Missverständnissen vorzubeugen, werden zukünftig alle Regionalexpresslinien mit RE+Nr. und alle Regionalbahnen mit RB+Nr. bezeichnet. Eine entsprechende Vereinbarung mit der DB AG, die die Rechte an diesen Wort- und Bildmarken beansprucht, konnte abgeschlossen werden. Die zwischenzeitliche Verwendung der betreiberbezogenen Bezeichnungen NE (Niederbarnimer Eisenbahn), OE (Ostdeutsche Eisenbahn) und PE (Prignitzer Eisenbahn) soll mit dem Ende der jeweiligen Verkehrsverträge auslaufen.

Der Regionalverkehr übernimmt unterschiedliche Funktionen, die sich in den Produkten widerspiegeln. Aus den Einsatzgebieten des jeweiligen Produkts ergibt sich auch das Fahrplanangebot. Der Regionalverkehr übernimmt unterschiedliche Funktionen, die sich in den verschiedenen Produkten widerspiegeln:

- RegionalExpress (RE)
 - Der RE stellt die schnelle Verbindung zwischen den Oberzentren dar und übernimmt die Zubringerfunktion zum Fernverkehr. Die Züge bedienen daher nicht alle Unterwegshalte.
 - Außerhalb der RB- und S-Bahn-Netze übernehmen die Züge ersatzweise die Bedienung aller Unterwegshalte, jedoch teilweise nicht mit allen Fahrten.
 - Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die RE-Linien im Zweistunden-, Stunden- oder Halbstundentakt. Die vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.
- RegionalBahn (RB)
 - Die RB verbindet die Ober- und Mittelzentren und erschließt die Region. Sie hält daher außerhalb des S-Bahn-Netzes an allen Stationen.
 - Sofern die Linie nicht direkt in ein Oberzentrum eingebunden ist, übernimmt die RB die Zubringerfunktion zum RE.
 - Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die RB-Linien im Zweistunden-, Stunden- oder Halbstundentakt. Auf stark frequentierten Abschnitten ergänzen sich die Linien durch Überlagerung zu einem dichteren Takt. Die vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.
- S-Bahn
 - Die S-Bahn übernimmt die Stadt-Umland-Bedienung und hält an allen Stationen.
 - Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr werden an der Endstation bzw. der letzten Station mit Übergangsmöglichkeit zum RE-/RB-Verkehr eingerichtet.
 - Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die S-Bahn-Linien in der Regel im 20- oder 10-Minuten-Takt. Die

vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.

- Andere Verkehrsträger
 - Zur Sicherung der Daseinsvorsorge kann das Land gem. § 7 Abs. 2 ÖPNVG als Aufgabenträger das SPNV-Angebot bei Unwirtschaftlichkeit oder fehlender Schieneninfrastruktur durch landesbedeutsame Buslinien ergänzen.
 - Entsprechend der grundsätzlichen Funktion setzt die Landesbedeutsamkeit einer Buslinie qualitativ eine schnelle, direkte Linienführung mit raumgreifender Verbindungsfunktion (Expressbus) voraus.
 - Die Bestellung einer landesbedeutsamen Buslinie wird bei Abbestellung bestehender SPNV-Verkehre und in Ausnahmefällen als Ergänzungen des landesbedeutsamen Netzes geprüft.
 - Auswahl- und Qualitätskriterien sind: Verbindung von Zentren, landkreisübergreifende, überregionale Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten), Taktverkehr, direkte Linienführung, adäquate Fahrzeugstandards. Ausschreibung und Vergabe erfolgen in Eigenregie des Landes als Aufgabenträger. Aktuell gibt es nur die landesbedeutsame Buslinie 618 (Potsdam – Wünsdorf).

Integraler Taktfahrplan und Deutschlandtakt

Mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Angebotsorientiertes Angebot im Takt mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten,
- Einrichtung von Umsteigeknoten im Regionalverkehr,
- leichtere Verknüpfung mit dem üÖPNV (Bus, Straßenbahn),

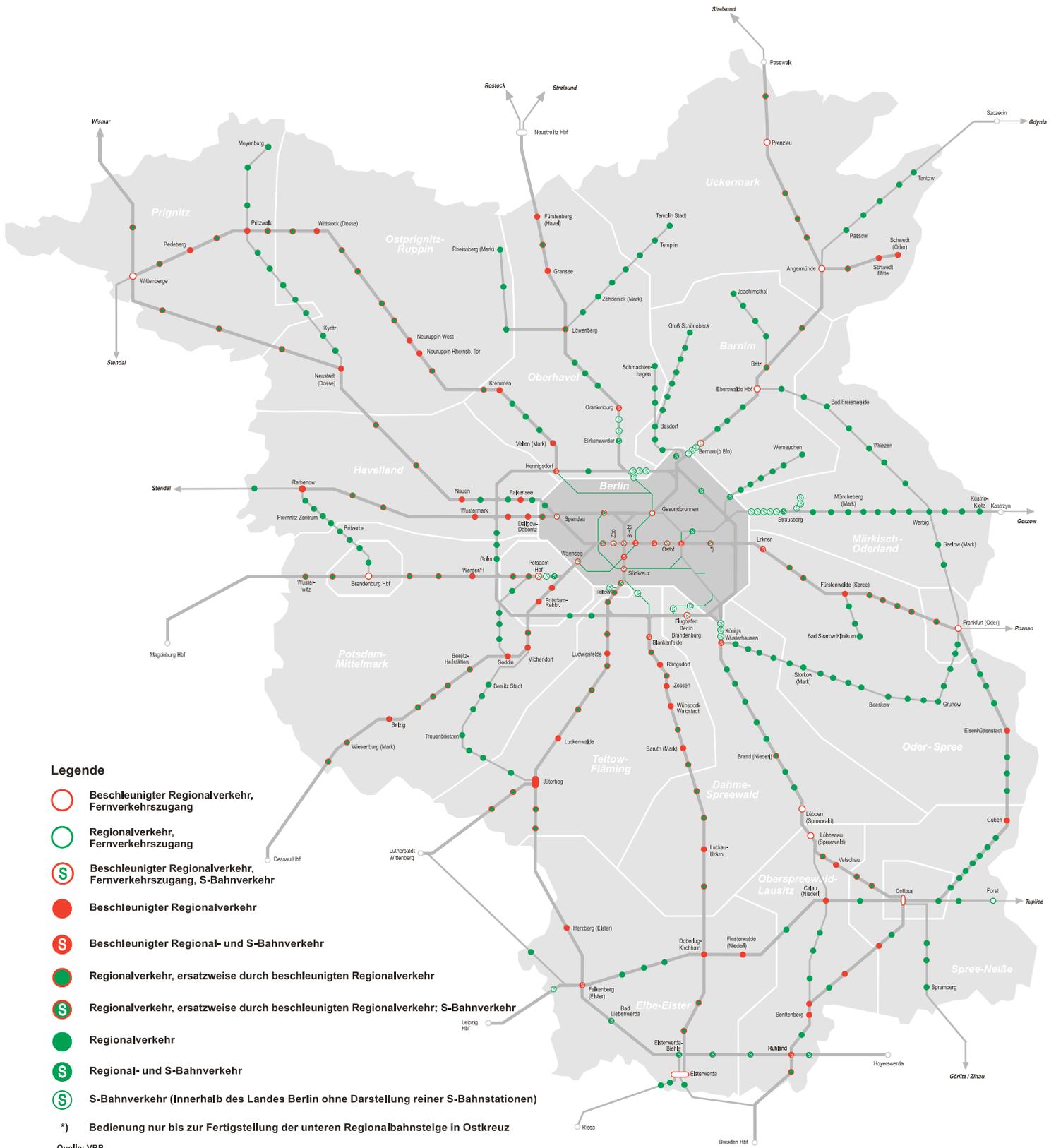


Abb. 4.1:
Bedienstandards im LNVP 2013–2017

- Sicherung von Anschlussbeziehungen von und zum Fernverkehr sowie zu SPNV-Linien angrenzender Bundesländer.

Die Voraussetzungen für einen ITF in Brandenburg sind in vielen Fällen bereits umgesetzt:

- Die Linien verkehren tagsüber im regelmäßigen Takt.
- Die Fahrpläne sind in der Regel nullsymmetrisch konstruiert, d. h. die Züge einer Linie begegnen sich jeweils zur vollen Stunde, im Stundentakt jeweils zur vollen und zur halben Stunde.
- An vielen Knotenpunkten treffen die Züge zur vollen (Nullknoten) oder halben Stunde (Halbknoten) ein und stellen damit Anschlüsse zwischen den Zügen sowie zu anderen Verkehrsmitteln her.
- Die Knotenpunkte sind mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmt, um auch bei grenzüberschreitenden Verbindungen gute Anschlüsse herstellen zu können, z. B. in Dessau, Magdeburg und Neustrelitz.
- Der Infrastrukturausbau wird an den Anforderungen des Fahrplans ausgerichtet. Zur Optimierung der Knoten bzw. zur Einrichtung weiterer Knoten werden Zielfahrzeiten von unter 30 bzw. unter 60 Minuten zwischen den Knoten angestrebt.

Derzeit besteht der nachstehend aufgeführte Bedarf an infrastrukturellen Anpassungen zur Umsetzung der Taktknoten:

- Der Taktknoten der RB60 in Wriezen bedingt die Reaktivierung der zweiten Bahnsteigkante im Bf Wriezen.
- Die beidseitige Bedienung der Taktknoten in Falkenberg/E. und Cottbus durch die RB 43 erfordert eine Beschleunigung dieser Linie durch infrastrukturelle/fahrplantechnologische Maßnahmen.

- Die Bedienung des Taktknotens in Wittenberge erfordert infrastrukturelle Anpassungen zwischen Pritzwalk und Wittenberge zur Beschleunigung des RE 6.

Im Zielnetz 2016 sind insgesamt 28 ITF-Knoten vorgesehen.

Das Land Brandenburg unterstützt die Initiative Deutschland-Takt, die den Integralen Taktfahrplan bundesweit umsetzen möchte. Zu den Zielen der Initiative zählen insbesondere:

- Die Integration der bestehenden, regionalen Taktfahrpläne in ein verlässliches, vertaktetes Fernverkehrsnetz, das alle Oberzentren mindestens im Zweistundentakt verbindet.
- Die Ausrichtung des Infrastrukturausbaus an den Anforderungen des Fahrplans auch bei Ausbaumaßnahmen des Bundes.

4.1.3 Infrastruktur

Bei der weiteren Qualifizierung des Fern- und Ballungsnetzes soll der Ausbaustandard Geschwindigkeiten der Regionalexpress-Linien von bis zu 160 km/h ermöglichen. Die Regionalnetze sollen auf eine Geschwindigkeit von 80 bis 120 km/h ausgebaut werden. Das Netz der S-Bahn wird bei Grunderneuerungs- und Ausbaumaßnahmen für 100 km/h ausgelegt. Aus dieser Anforderung leiten sich die einzuleitenden Maßnahmen an der Strecke, der Sicherungstechnik oder den Bahnübergängen ab. Aufgrund der Haushaltssituation des Bundes und der finanziellen Möglichkeiten der EIU kann dieses Ziel nur schrittweise und nicht in jedem Fall im Geltungszeitraum des LNVP bis 2017 erreicht werden.

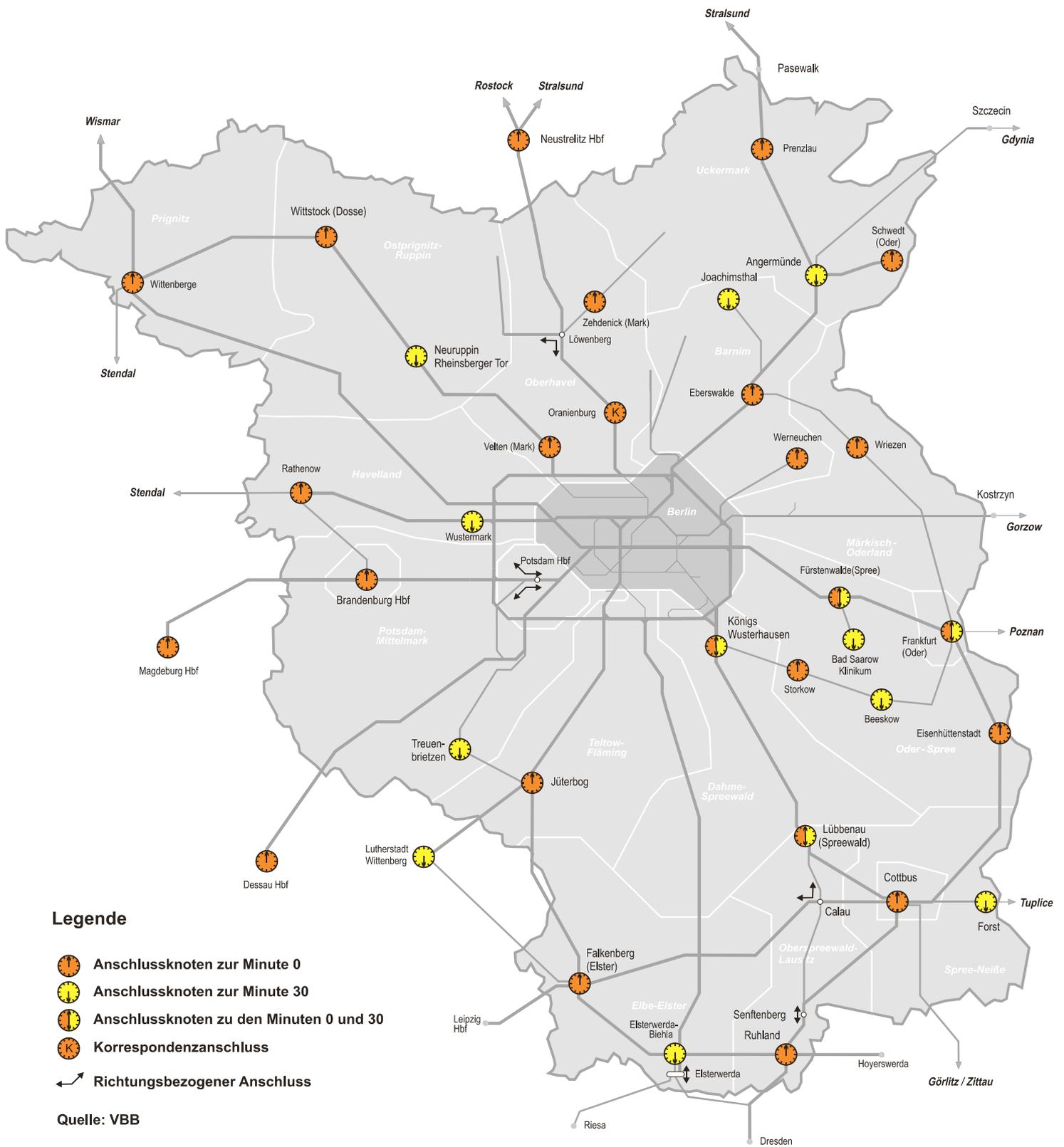


Abb. 4.2:
Taktknoten im Zielkonzept 2016

Der Umgang mit Strecken, die nicht mehr für den SPNV benötigt werden, ist Aufgabe des Eigentümers bzw. des EIU als Betreiber der jeweiligen Infrastruktur.

4.1.4 Fahrzeuge

Schienefahrzeuge

Die Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV und deren linienspezifischer Einsatz liegen in der Verantwortung der EVU auf Grundlage der geschlossenen Verkehrsverträge. Das Land fördert keine Beschaffung von Fahrzeugen.

Bei den im Wettbewerb ausgeschriebenen Linien werden in den Verträgen detaillierte Qualitätsstandards festgelegt, die von den Unternehmen bei der Fahrzeugbeschaffung zu beachten sind:

- Erfüllung der verkehrlichen Aufgaben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, insbesondere durch
 - effiziente Betriebsweise mit hoher Laufleistung, geringem Energieverbrauch und geringen Unterhaltungskosten,
 - Verkürzung der Reisezeiten durch kurze Fahrgastwechselzeiten und Einhaltung der Knotenzeiten,
 - Einhaltung der jeweils aktuellen Umweltstandards, positive Bewertung höherer Umweltstandards bei gleichen Kosten.
- Hoher Fahrgastkomfort insbesondere durch
 - weitgehende Barrierefreiheit zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug sowie barrierefreie Innengestaltung (einschließlich Toilette),
 - Bereitstellung einer ausreichenden Raumkapazität für die Beförderung von Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen und sperrigem Gepäck,

- Einsatz statischer und dynamischer Fahrgastinformations- und Kommunikationsanlagen mit Echtzeitdaten auf Displays sowie Notrufeinrichtungen,
- fahrgastfreundliche Sitzkonfigurationen und -anordnungen, Aufenthalts- und Bewegungsflächen (z. B. Gangbreiten) sowie Klimatisierung und Beleuchtung,
- ein hohes Maß an Übersichtlichkeit und auch Videoüberwachung zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit.
- Begleitung jedes Zuges durch einen Kundenbetreuer.

Das Land Brandenburg wird gemeinsam mit dem Land Berlin bei der Ausschreibung von S-Bahn-Leistungen Anforderungen vorgeben, die insbesondere eine hohe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Fahrzeuge über einen Einsatzzeitraum von mindestens 30 Jahren sicherstellen. Dabei müssen sie wirtschaftlich in Bezug auf die Beschaffung, den Einsatz und die Weiterverwendung sein. Die Fahrzeuge müssen aktuellen Vorgaben hinsichtlich Lärmschutz, Energieverbrauch und Fahrgastkomfort entsprechen. Eine verbesserte Fahrgastinformation ist vorgesehen.

Die genannten Anforderungen zu den Standards in Technik und Ausstattung von Fahrzeugen des ÖPNV werden im Leitfaden über Qualitätsstandards des VBB spezifiziert. Bei der Ausschreibung von Strecken sind diese Qualitätsstandards Bestandteil der Ausschreibungsbedingungen.

Fahrzeuge im üÖPNV

Die Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge im üÖPNV sind für den Bereich des VBB schriftlich in drei Veröffentlichungen fixiert: Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (letzte Aktualisierung 11/2011), Standards für die

Verbundintegration bei Vergaben im üÖPNV (Stand 23. April 2012) als Mindeststandard sowie spezielle Ausschreibungsanforderungen für landesbedeutsame Buslinien (wie z. B. die Linie 618).

4.1.5 Nachhaltigkeit und Umwelt

Der Kfz-Verkehr gehört zu den bedeutendsten Verursachern sowohl von Treibhausgasen als auch von Luftschadstoffen. Zu den wesentlichen umweltpolitischen Zielen Deutschlands gehört die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40 % bis 2020 gegenüber 1990. In der Energiestrategie 2030 für Brandenburg bekennt sich die Landesregierung zu den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen. Seit 2010 hat sich mit verschärften Grenzwerten für Stickstoffdioxide die Frage der Umweltentlastung verschärft, so dass die Flankierung umweltplanerischer Ziele in der Laufzeit dieses LNVP eine weiter wachsende Bedeutung erhält.

Mit der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr können zwar wesentliche Beiträge zum Erreichen der umweltpolitischen Ziele geleistet werden, der tatsächliche Umfang dieses Umweltbonus hängt jedoch vom Auslastungsgrad der Verkehrsmittel ab. Bei jeweils durchschnittlichen Auslastungsgraden sind insbesondere Schienenfahrzeuge erheblich umweltfreundlicher als Pkw. Bei Unterschreiten einer fahrzeugspezifischen Untergrenze (etwa auf schwach nachgefragten Strecken) kehrt sich dieses Verhältnis allerdings um.

Das muss zu einem bestimmten Maß in Kauf genommen werden, um als Verkehrsmittel attraktiv oder nutzbar zu bleiben und so den hohen Auslastungsgrad zu anderen Zeiten und auf anderen Strecken gewährleisten zu können. Zur Ausschöpfung des Potenzials zur Umweltentlastung ist deshalb ein mög-

lichst hoher durchschnittlicher Auslastungsgrad im öffentlichen Verkehr anzustreben. Das schließt flexible Fahrzeuggrößen bei der Bedienung der Verkehrsleistung ein.

Über die Energieeffizienz hinaus bestehen im öffentlichen Verkehr weitere Potenziale zur Verbesserung der Ökobilanz. Eine technisch bedingte Reduzierung von Schadstoffen, wie sie bei den Pkw immer stärker durchgesetzt wird, ist bisher bei Schienenfahrzeugen nur langsam vorangeschritten. Fahrzeuge, die strenge aktuelle oder zukünftig geltende Normen erfüllen, können allerdings die Umweltvorteile gegenüber dem MIV weiter ausbauen. Bis 2012 gilt für Schienen-Dieselfahrzeuge noch die Stufe III B der Grenzwerte nach EU-Richtlinie 2004/26/EG. Bei den Vergaben 2013 ff. von Leistungen im Wettbewerb sind diese strengeren Standards einzuhalten. Für Busse gilt bereits seit 2008 der EURO V-Standard, der von Fahrzeugen, die dem anspruchsvolleren EEV-Standard genügen, noch übertroffen wird. Grundsätzlich ist bei Wettbewerbsverfahren der aktuelle Stand



Bild 4.1: Fahrradmitnahme im RE 3, Bahnhof Angermünde

der Technik einzuhalten. Teil des Wettbewerbs ist jedoch, ggf. über die Ausschreibung hinausgehende Umweltstandards anzubieten, was positiv in die Bewertung der Angebote eingeht.

Effizienzgewinne und CO₂-Emissionsminderungen lassen sich auch über bessere Vernetzung der Verkehrsangebote erreichen. Hier gibt es an den Schnittstellen MIV-ÖPNV bzw. Fuß-/Radverkehr/ÖPNV weiteres Optimierungspotenzial. Die Beseitigung bestehender Defizite bei B+R-Anlagen bzw. bei der Kapazität zur Fahrradmitnahme in den Zügen können weitere Zuwächse im SPNV generieren und Kfz-Verkehr vermeiden.

4.2 Vergabe im Wettbewerb

Rahmenbedingungen

Es wird eine umfassende Integration in den Verbund gefordert. Insbesondere die Punkte Verknüpfung mit anderen Verkehrsunternehmen, Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb und gemeinsames Marketing spielen dabei eine besondere Rolle.

Die Marktsituation im SPNV wird derzeit durch mehrere große Unternehmensgruppen geprägt. Während in den Anfangsjahren des Wettbewerbs regelmäßig mit fünf und mehr Bietern gerechnet werden konnte, beteiligten sich wegen der verschärften wirtschaftlichen Bedingungen in den letzten Jahren meistens nur noch zwei bis drei Bieter an einer Ausschreibung.

Für die Verkehrsunternehmen ist die Fahrzeugbeschaffung mit hohen Investitionskosten verbunden. Seit der Finanzkrise 2008 gestaltet sich die Finanzierung der Fahrzeuge schwieriger, da die Finanzinstitute diese Investitionen trotz langfristiger Verträge kritischer bewerten. Größere Beschaffungen, die

sich gerade bei den kommenden RE-Ausschreibungen ergeben, können nur noch von einzelnen Bietern bewältigt werden.

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. Darauf muss bei den Ausschreibungen durch einen angepassten Zeitplan reagiert werden.

Wegen der Verbundstruktur kann den Verkehrsunternehmen in der Regel nicht das Erlösrisiko übertragen werden, da die Tarife im Verkehrsverbund weiterentwickelt werden. Um trotzdem für die Unternehmen wirtschaftliche Anreize zu schaffen, wurde ein sogenannter Brutto-Anreiz-Vertrag geschaffen, der das Unternehmen zwar grundsätzlich von den Risiken der Tarifänderungen befreit, jedoch Fahrgast-, Vertriebs- und Qualitätsanreize mit dem Ziel eines wirtschaftlich verbesserten Ergebnisses vorsieht, so dass die Verträge materiell einem Nettovertrag nahe kommen, in dem das Verkehrsunternehmen die Erstattung seiner Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns erhält.

Der Wettbewerb im SPNV soll in Brandenburg keinen Kostendruck zu Lasten der Beschäftigten im Bahnwesen erzeugen. Hohe Sozialstandards werden durch das Brandenburgische Vergabegesetz und die EU-Verordnung 1370/2007 sichergestellt.

Anstehende Ausschreibungen

Für alle noch nicht im Wettbewerb vergebenen Leistungen ist bereits ein Vergabefahrplan erstellt. Die aufgeführten Qualitätsstandards werden berücksichtigt. Bei den die Landesgrenze überschreitenden Linien ist die Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern noch herzustellen.

Folgende SPNV-Vergaben befinden sich in Vorbereitung bzw. bereits im Verfahren:

Tab. 4.1: Vergabeverfahren SPNV

Netz	Linie	Federführung	Betriebsaufnahme
E-Norm	RB 30*	NASA	ab 2013
Nordwestbrandenburg (NWB)	RE 6, RB 55	VBB	Dez 2015
Elektronetz Mittelsachsen (EMS)	RB 45*	ZVMS	Juni 2016
Mitteldeutsches S-Bahn Netz II (MDSB II)	RB 51S*	NASA	Dez 2015
* Anteil Brandenburg			

Bei der Vergabe der Leistungen auf den Linien RB13S, 66, 91 und 93 ist noch das Einvernehmen mit dem Land Sachsen-Anhalt bzw. den polnischen Aufgabenträgern herzustellen.

Ferner ist geplant, die nachfolgend benannten S-Bahn-Teilnetze schrittweise gemeinsam mit dem Land Berlin auszuschreiben.

Tab. 4.2: Anstehende Vergabeverfahren S-Bahn

Netz	Linie	Betriebsaufnahme
Teilnetz Ring (SBR)	S 41, S 42, S 46, S 47 und S 8 - Linien, die auf dem Ring verkehren, ergänzt um Linien aus Richtung Südost (Schöneweide) und Nordwest, die teilweise auch auf dem Ring verkehren	Dez 2017
Teilnetz Nord-Süd (SBT)	Alle Linien, die auf der Nord-Süd-Achse (Gesundbrunnen – Potsdamer Platz – Schöneberg/Südkreuz) verkehren	Termin offen
Teilnetz Stadtbahn (SBS)	Alle Linien, die auf der West-Ost-Achse (Westkreuz – Hauptbahnhof – Ostkreuz) verkehren	Termin offen

Die Vergabe in Teilnetzen folgt der organisatorischen Aufteilung in Betriebsbereiche und beinhaltet keinen Systembruch. Eine Teilnetzausschreibung liegt u. a. deshalb nahe, weil das zu bewirtschaftende Volumen des Berlin-Brandenburger S-Bahnnetzes mit ca. 33 Mio. Zugkilometern pro Jahr sehr umfangreich ist. Allein das Teilnetz Ring umfasst rund 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Eine Ausschreibung des Gesamtnetzes wäre nicht vergaberechtskonform, da sich entgegen dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit nur sehr wenige Anbieter auf eine Vollnetzausschreibung bewerben könnten. Aus vergaberechtlichen und haushaltsrechtlichen Gründen ist überdies das Diskriminierungspotenzial der fehlenden Marktverfügbarkeit geeigneter S-Bahn-Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Langfristige Vergabestrategie

Kern der Konzeption ist die Bildung von neun bis zehn Zielnetzen, die sämtliche Linien des Regionalverkehrs umfassen, zuzüglich des Flughafenshuttles und Linien, die Vergabekonzepten anderer Aufgabenträger zugeordnet sind. Die Vergabe der Leistungen soll in einem möglichst gleichmäßigen Rhythmus erfolgen.

Mit der Aufteilung in Vergabernetze soll erreicht werden, dass ab 2025 bei einer Vertragslaufzeit von jeweils zehn Jahren etwa ein Vergabernetz pro Jahr ausgeschrieben wird. Dafür ist erforderlich, dass die vergebenen und noch zu vergebenden Verträge unterschiedliche Laufzeiten zwischen neun und 12 Jahren enthalten. Dabei stellt die Vertragslaufzeit von zehn Jahren einen Kompromiss zwischen Flexibilität für den Aufgabenträger einerseits und der Investitionssicherheit für das Verkehrsunternehmen andererseits dar.

Damit entgeht das Land Brandenburg strategisch der sogenannten Ausschreibungswelle. Es handelt sich dabei um eine auf die Bahnreform zurückgehende Situation in der in den kommenden Jahren zwecks Ablösung der nahezu zeitgleich abgeschlossenen Altverträge bundesweit jährlich etwa 30 Vergabeverfahren mit dem Risiko eines übersättigten Marktes stattfinden könnten.

Nach Erreichen des Zielzustandes wird die dann bestehende Marktsituation entscheidenden Einfluss auf die weitere Vergabepaxis haben. Bei einem ausgeglichenen Wettbewerbsmarkt sind auch kürzere Vertragslaufzeiten und als Zielpunkt vermehrt durchaus eigenwirtschaftliche Bedienung denkbar.

4.3 Marketing und Fahrgastinformation

Zu den Informationsmedien gehören trotz einer sich immer weiter digitalisierenden Informationswelt auch zukünftig die Printinformationen des VBB (vor allem regionale Fahrplanfolder, die Kartenfamilie und Tarifinformationsprodukte).

Die elektronischen Informationsmedien und -systeme für den Verbundraum sind in Abhängigkeit von Kundeninteressen und den technischen Entwicklungen weiterzuentwickeln. Hierzu zählen während der Laufzeit des LNVP 2013–2017 vor allem:

- Einbindung weiterer Verkehrsunternehmen in die Übermittlung von Störungsinformationen an die VBB-Fahrplanauskunftsdienste,
- Inbetriebnahme der Echtzeitdatenversorgung für die S-Bahn, die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP) sowie die Südbrandenburger Verkehrsunternehmen sowie evtl. künftiger Verkehrsanbieter im Verbundgebiet,



Abb. 4.3:
Vergabenezetz im Zielzustand

- Inbetriebnahme der Anzeige von Anschlüssen zum lokalen ÖPNV auf den Bildschirmen des Bahnregionalverkehrs entsprechend den Festlegungen in den Verkehrsverträgen,
- Erweiterung des VBB-Sternpunkts zur Übernahme weiterer Echtzeitinformationen und Versorgung der Verkehrsunternehmen mit Soll- und Echtzeitdaten für Anzeigesysteme in Zügen und Bussen bzw. auf stationären Anlagen,
- Weiterentwicklung der VBB-Fahrplanauskunft im Internet und auf mobilen Endgeräten an zukünftige Kundenanforderungen sowie neue technische Möglichkeiten,
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit weiteren Diensteanbietern, um ÖV-Informationen auch über zusätzliche Informationsdienste und -wege an die Nutzer zu bringen,
- Inbetriebnahme des Informations- und Störungsmanagementsystems „AIRVIS“ am Flughafen BER nach dessen Eröffnung,
- Stabilisierung der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten in enger Abstimmung mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen.

Bei der Darstellung der betroffenen Stationsnamen werden die sorbischen (wendischen) Namen berücksichtigt.

Ein besonderes Augenmerk gilt weiterhin der Verbesserung der grenzüberschreitenden Information mit den benachbarten Bundesländern sowie dem Nachbarland Polen.

4.4 Tarife und Vertrieb

Tarife

Die Tarifangebote im Verbundgebiet sollen weiter verbessert werden. Dabei sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- **Kostenentwicklung** – die Tarifentwicklung hat die Kosten der nötigen Betriebsaufwendungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Löhne und Energiepreise. Nachzuweisen ist, inwieweit diese Entwicklungen durch Erhöhung der Produktivität bzw. Energieeffizienz aufgefangen werden können.
- **Tarifergiebigkeit** – die Nutzerfinanzierung ist nach den Ausgleichszahlungen durch die Aufgabenträger ein wesentlicher Kostenbeitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Die Tarifangebote sind so zu gestalten, dass ein möglichst hoher Gesamterlös erzielt wird.
- **Angemessenheit** – das Niveau der Fahrpreise soll sich an der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten orientieren.
- **Nachfrageelastizität** – Tarifangebote sind so zu gestalten, dass die spezifische Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit der Fahrgäste bzw. Fahrgastgruppen angemessen berücksichtigt werden. Die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV muss erhalten bleiben. Abwanderungen vom ÖPNV aufgrund zu hoher Preise sind zu vermeiden.
- **Kundenbindung** – es sind die Tarifangebote und Vertriebswege zu priorisieren, die die Bindung der Kunden an den öffentlichen Nahverkehr erhöhen. Hierzu gehören auch zielgruppenorientierte Angebote wie z. B. die Optimierung von Anschluss-tickets zu Zeitkarten, die Fahrradmitnahme oder die Kopplung mit Angeboten im P+R-Bereich.

- **Transparenz** – Es gilt der Grundsatz: „Gleiche Leistung – gleicher Preis“. Tarife und Vertriebswege sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Die Tarifregularien müssen eindeutig anwendbar und kontrollierbar sein.
- **Tarifgerechtigkeit** – Harmonisierung der Tarifangebote in den Ländern Berlin und Brandenburg.
- **Aufwandsreduktion** – Tarife und Vertriebswege sind so zu konzipieren, dass der Vertriebsaufwand der Unternehmen und der Erwerbsaufwand der Fahrgäste minimiert wird.
- **Auslastungssteuerung** – Soweit möglich können Tarife auch der Auslastungssteuerung dienen.
- **Zukunftsfähigkeit** – Mit der Einführung elektronischer Vertriebswege können neue, nachfrageorientierte Angebote geschaffen werden. Es muss die Option geschaffen bzw. offen gehalten werden, diese Angebote in das bestehende Tarifsystem einzubinden.

Zur Weiterentwicklung der Tarife müssen die Verkehrsunternehmen darlegen, dass die Vorgaben zur Entwicklung von Struktur und Höhe der Tarife eingehalten werden. Erforderlich sind dazu folgende Informationen:

- **Prognose** – es ist eine begründete Prognose dazu abzugeben, wie die vorgeschlagene Tarifänderung die Ziele und Grundsätze der Tarifpolitik umsetzt (z. B. öffentliches Interesse, wirtschaftliche oder haushaltspolitische Erwägungen).
- **Evaluation** – es ist nachzuweisen, welche Auswirkungen mit der letzten Tarifänderung auf die Ziele und Grundsätze der Tarifpolitik zu verzeichnen waren.

Einer Tarifänderung ist seitens des Aufgabenträgers zuzustimmen, wenn diese die Ziele und Grundsätze der Tarifpolitik besser verwirklicht, als der bisherige Tarif.

Die angestrebten konkreten Tarifverbesserungen betreffen vor allem die Ausrichtung auf spezifische Anforderungen bestimmter Nachfragergruppen (Kurzstreckenangebot, zielgruppenorientierte Angebote für Gelegenheitsnutzer, Senioren und Schüler), Abbau von Härten, die durch die derzeitigen starren Tarifgebietseinteilungen entstehen können. Zu den angestrebten Verbesserungen gehören:

- Bestehende ergänzende Tarife einzelner Verkehrsunternehmen in den VBB-Tarif zu integrieren,
- Harmonisierung der Tarifangebote in den Ländern Berlin und Brandenburg,
- Optimierung der Regelungen für Anschlusstickets zu Zeitkarten,
- Tageskarte VBB-Gesamtnetz,
- bessere Transparenz des Tarifsystems durch eine weitere Verbindung der Berliner und Brandenburger Tarifangebote,
- Kopplung von VBB-Fahrausweisen mit Angeboten im P+R-Bereich,
- stärkere Integration der Tarife zur Fahrradmitnahme in den VBB-Tarif,
- weitere Untersuchungen zur Verbesserung des Angebots für den Schülerverkehr.

Vertrieb

Der Vertrieb ist einer der wesentlichen Eckpfeiler im ÖPNV, da er zum einen der Einnahmensicherung dient und zum anderen eine wichtige Schnittstelle zum Kunden darstellt. Der Vertrieb soll dazu beitragen, dass sowohl die derzeitigen Kunden gehalten als auch neue Kundengruppen gewonnen werden können. Hierbei spielt die Kommunikation der Tarifangebote gegenüber den Kunden, aber auch die vertriebliche Konzeption eine große Rolle. Folgende Handlungsfelder müssen ausgestaltet werden:

- Stärkung des einheitlichen Marktauftritts durch ein die Unternehmen übergreifendes, abgestimmtes System von kompatiblen Vertriebswegen,
- Verbesserung der Zugangsbedingungen (z. B. Schaffung einer einheitlichen Bedienoberfläche).

Das elektronische Ticket ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Hierzu sind zunächst mit Blick auf die Investitionen, den notwendigen Entscheidungsvorlauf und der dazugehörigen Kontroll- und Hintergrundsysteme Kosten und Nutzen sowie Chancen und Risiken im Vorfeld zu bewerten. Die Installation eines unternehmensneutralen, zentralen Hintergrundsystems für die Vertriebs-, Verkaufs- und Mobilitätsdaten stellt für die Einführung eine wichtige Grundlage dar. Zur Einführung sind mit dem Projekt INNOS-VBB-Start erste Umsetzungsschritte erfolgt. Die in den Jahren 2011/2012 begonnene Ausrüstung der Verkehrsunternehmen mit Ausgabe-, Kontroll- und Lesegeräten für eTickets in ausgewählten Gebieten um Berlin, in Potsdam, Frankfurt (Oder) und Brandenburg a. d. H. soll ab 2013 auf das Land Brandenburg ausgedehnt werden.

Mit der Einführung der VBB-fahrCard entfällt bei den Zeitkarteninhabern das monatliche Wechseln des Wertabschnittes, bei Verlust oder Diebstahl ist ein schneller Ersatz sowie die Sperrung gegen Missbrauch möglich. Ein Vorteil, der auch den Verkehrsunternehmen als Kostenreduzierung bei der Verwaltung der Abonnements durch den höheren Sicherheitsstandard zu Gute kommt. Langfristig wird die Ausweitung auf den Bartarif, d. h. auf den Erwerb von Einzelfahrscheinen, angestrebt.

Als weiterer Vertriebsweg soll die Nutzung des HandyTickets im ÖPNV eröffnet bzw. erweitert werden. Es sollen die Systeme „HandyTicket Deutschland“ des VDV und

„Touch & Travel“ der DB Mobility Logistics flächendeckend für die Kunden im Verbundgebiet abrufbar werden.

4.5 Barrierefreier Zugang

Mit der Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen soll allen Menschen von vornherein die gleichberechtigte Teilhabe bzw. Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden. Die Gesellschaft hat die Aufgabe, sich auf die Bedürfnisse der Betroffenen einzustellen. Das deutsche Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) formuliert in § 8 Vorgaben zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Barrierefrei gemäß BGG sind beispielsweise bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände oder Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen dann, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzbar sind.

Neben der eigentlichen Zielgruppe des Gesetzes sind alle in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen von der Thematik berührt. Dazu zählen Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen, vorübergehenden Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen und Kinder. Darüber hinaus bieten barrierefrei gestaltete SPNV-Anlagen günstige Voraussetzungen für die Mitnahme von Fahrrädern und großem bzw. schwerem Gepäck und können somit einen Beitrag zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale leisten.

Durch die Änderungen des Personenbeförderungsrechts ist zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit der Angebote des ÖPNV für motorisch und sensorisch eingeschränkte Menschen und eine entspre-

chende Ausrichtung der Nahverkehrspläne unter Beteiligung von Beauftragten und Betroffenenvertretungen anzustreben.

Trotz vielfältiger Aktivitäten in der Vergangenheit ist das ÖPNV-Gesamtsystem im Sinne dieses Gesetzes im Land Brandenburg noch nicht durchgehend barrierefrei. Die barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg muss deshalb perspektivisch zu einem behindertengerechten Gesamtsystem („barrierefreie Reisekette“) entwickelt werden. Hierzu sind vier Maßnahmenstränge zu verfolgen:

- Erstens müssen bestehende Teilsysteme zusammengeführt werden, indem Einzelkomponenten an Schnittstellen unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel vernetzt und fehlende Elemente ergänzt werden. Für SPNV-Leistungen, die einen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig nicht ermöglichen, müssen Einstiegshilfen in den Fahrzeugen vorhanden sein.
- Zweitens hat der weitere barrierefreie Ausbau von Stationen Priorität. In den Fahrzeugen und zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sind direkte und stufenlose Wegeführungen anzubieten, die durch unmissverständliche optische und taktile Leit- und Informationssysteme wahrnehmbar sind. Durch die Architektur und die Gestaltung von Böden und Wänden müssen Gefahren und Hindernisse rechtzeitig erkennbar sein und die Verbindungen zu den übrigen Verkehrsmitteln hergestellt werden.
- Drittens müssen die Informationsmedien barrierefrei gestaltet werden. Vorrangig betrifft dies die Abfahrtsfahrpläne an den Stationen und die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen. Aktuelle Informationen müssen optisch und akustisch verständlich übermittelt werden. Das eingeführte System des barrierefreien Routings ist

vorbereitet, Statusinformationen zu Aufzügen und Fahrtreppen teilautomatisiert zu verarbeiten und in die Routensuche einzubinden. Damit werden Routenempfehlungen beispielsweise bei defekten Aufzügen nicht ausgegeben und Alternativen genannt.

- Viertens muss die erreichte Barrierefreiheit langfristig gesichert werden, was insbesondere bei der Vergabe von Leistungen zu beachten ist. Dabei müssen sowohl die Schnittstelle zwischen Bahnsteiganlage und Fahrzeug beachtet als auch die Standards für Dienstleistungen und Medien vorgegeben werden und mit den vorhandenen Systembestandteilen kompatibel sein.

Für die Bereiche der Infrastruktur und der Fahrgastinformation bestehen durch verschiedene DIN-Normen und Empfehlungen des Deutschen Behindertenrats Anforderungsprofile, aufgrund derer die konkreten Maßnahmen zu planen und auszuführen sind.

Für Stationen ab 1.000 Reisende pro Tag realisiert die DB AG derzeit den barrierefreien Zugang bei Umbauten oder Neubauten entsprechend dem BGG. Das Land Brandenburg unterstützt – im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten und nach Prioritäten geordnet – auch die Herstellung der Barrierefreiheit bei Zugangsstellen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Zum barrierefreien Zugang zählt auch die passfähige Gestaltung der Bahnsteige entsprechend dem Bahnsteighöhenkonzept des Landes Brandenburg. Bei einer barrierefreien bahnsteigseitigen Erreichbarkeit wird unabhängig von der vorhandenen Bahnsteighöhe der Terminus „stufenfreier Zugang“ verwendet. Eine barrierefreie Station ist somit per Definition auch immer stufenfrei.

Im Land Brandenburg werden auf Strecken des Regionalverkehrs und der S-Bahn insgesamt 335 Stationen bedient. Davon sind:

- 159 Stationen barrierefrei und zusätzlich
- 137 Stationen stufenfrei

erreichbar und davon 40 Stationen mit Aufzügen ausgerüstet. Für weitere 50 Stationen ist mittelfristig der barrierefreie Ausbau vorgesehen.

4.6 SPNV zwischen Berlin-Brandenburg und Westpolen

Die gesamte Ostgrenze des Landes Brandenburg ist eine gemeinsame Grenze mit dem Nachbarland Polen. Seit 1. Januar 2008 sind die Grenzkontrollen entfallen. Die Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit für Polen endete im Mai 2011. Die Bevölkerungszahl in den vier westpolnischen Wojewodschaften ist im Vergleich zu der Bevölkerungszahl von Berlin und Brandenburg um ca. drei Millionen Menschen höher. Die Wachstumsraten dieses großen Wirtschaftsraumes rund um die Städte Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Gorzów (Landsberg an der Warthe), Zielona Góra (Grünberg in Schlesien) und Wrocław (Breslau) sind seit Jahren außerordentlich, der wirtschaftliche und verkehrliche Aufholprozess gegenüber den westlichen Ländern der EU hat auch in der Zeit der Wirtschaftskrise nicht abgenommen. Es besteht somit Bedarf, den ÖPNV zu stärken.

Die Eisenbahnverbindung Berlin – Szczecin ist von großer Bedeutung. In den letzten Jahren konnte ein attraktives Angebot im Regionalverkehr geschaffen werden. Die Fahrzeit zwischen Berlin Hauptbahnhof und Szczecin Hauptbahnhof beträgt nach den Ausbaumaßnahmen nur noch etwa eine Stunde und 50 Minuten. Bis zu neun Verbindungen pro Tag verkehren etwa im Zweistundentakt zwischen

beiden Städten, davon zwei Direktverbindungen. Der VBB-Tarif und das Berlin-Brandenburg-Ticket gelten inzwischen nicht nur zur Fahrt nach Szczecin, sondern auch in den Bussen und Straßenbahnen innerhalb von Szczecin. Gleichzeitig mit der Einführung des Sonderpreises von nur zehn Euro pro Fahrt zwischen Berlin und Szczecin wurde auch das verdichtete Angebot offensiv beworben, um die Bekanntheit der Bahnverbindung zu erhöhen.

Das Potenzial dieser Relation ist hoch. Neben dem Raum Szczecin ist auch die als Urlaubsziel immer beliebtere polnische Ostseeküste über diese Strecke erreichbar. In Szczecin bestehen außerdem Anschlüsse in das polnische Regional- und Fernverkehrsnetz, z. B. Richtung Gdańsk (Danzig). Zur weiteren Verbesserung des Angebots sind der Ausbau und insbesondere die Elektrifizierung der Strecke umzusetzen. Der bisher erforderliche Einsatz von Dieselfahrzeugen verlängert die Fahrzeit und macht die Strecke für Fernverkehrsanbieter unattraktiv.

Die Verbindung Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn-Gorzów Wlkp. ist die bislang erfolgreichste und nachfragestärkste Linie im SPNV zwischen Berlin-Brandenburg und Polen. Erfolgsfaktoren sind vor allem das seit Jahren kontinuierlich gute Angebot im Stundentakt zwischen Berlin und Kostrzyn (Kostschin) und die vollständige tarifliche Integration bis Gorzów. Die Strecke verbindet Berlin-Brandenburg mit dem nördlichen Gebiet der Wojewodschaft Lubuskie (Lebus) um die Großstadt Gorzów Wlkp. Außerdem gibt es auch im weiteren Streckenverlauf der sogenannten Ostbahn mit der Stadt Pila (Schneidemühl) und dem Raum Bydgoszcz-Torun (Bromberg-Thorn) nachfragestarke Ziele.

Die Verbindung zwischen Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań wird durch Eurocity-Züge mit dem Markennamen Berlin-Warszawa-

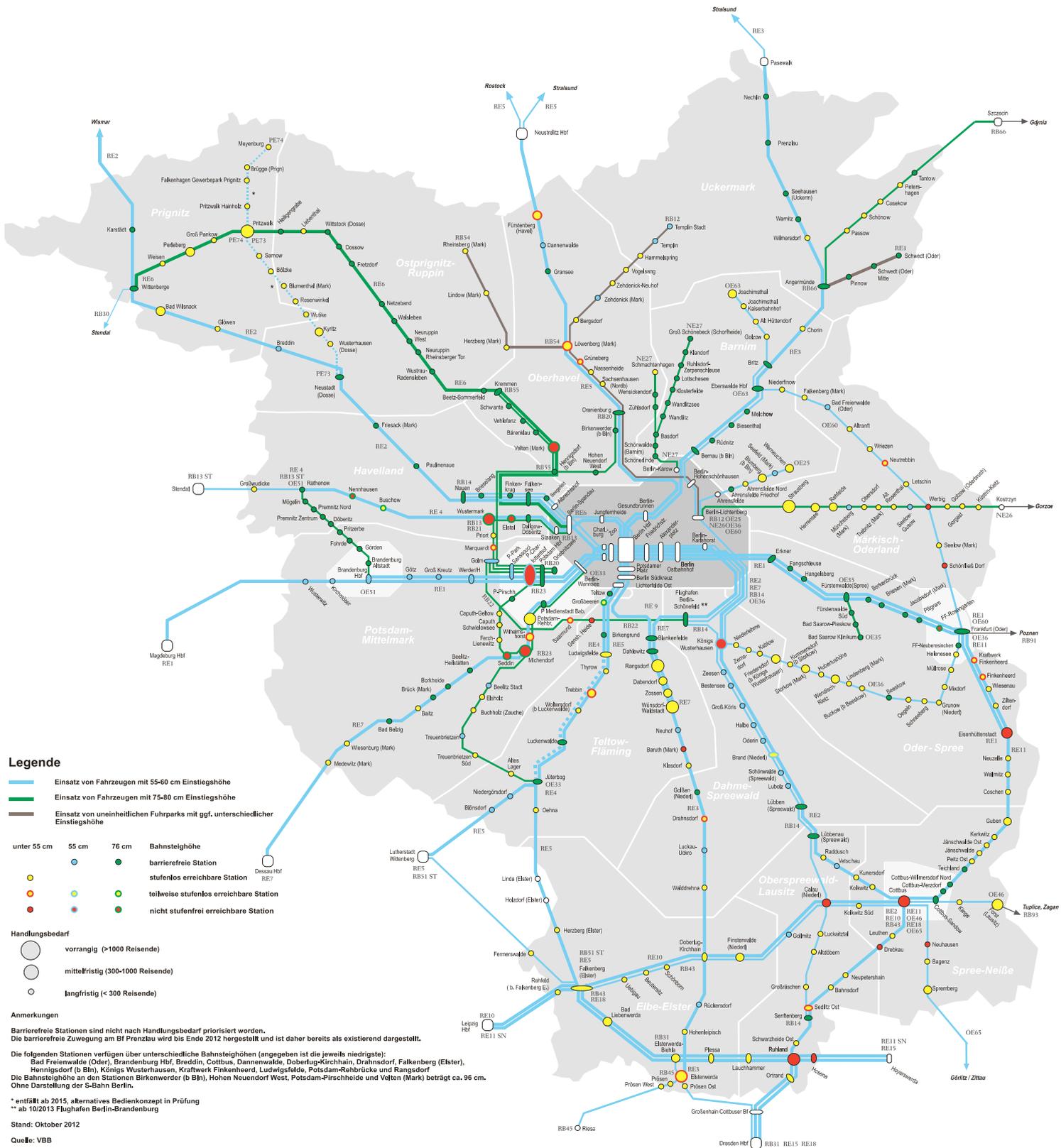


Abb. 4.4:
 Ausbaustand Barrierefreiheit Regionalverkehr Brandenburg



Bild 4.2: RB 26 am neuen Bahnsteig Bahnhof Kostrzyn

Express betrieben, die eigenwirtschaftlich durch die DB Fernverkehr AG und die PKP Intercity betrieben werden. Durch den weitgehenden Ausbau der Strecke und den Wegfall des Lokwechsels an der Grenze konnte die Fahrzeit inzwischen auf 2 Stunden 40 Minuten verkürzt werden. Das Verkehrsangebot umfasst aktuell fünf Eurocity-Züge pro Tag und Richtung. Die fehlende Tagesrandverbindung ab Poznań wurde leider noch nicht wieder eingerichtet.

Eine Aufgabe bleibt die Schaffung einer attraktiven Schienenverbindung zwischen Berlin und der Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie, Zielona Góra. Zum Fahrplanwechsel 2013 wird eine gegenläufige Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Zielona Góra eingerichtet.

Für die Verbindung Berlin – Wrocław gibt es keine durchgehend direkte und leistungsfähige Infrastruktur, die Perspektiven für ein attraktives Angebot im Fernverkehr sind un-

gewiss. Aktuell erreicht die einzige Direktverbindung zwischen beiden Städten mit fast sechs Stunden Fahrzeit das Niveau von 1895. Mitte der 1930er Jahre schaffte der „Fliegende Schlesier“ die Strecke in etwas mehr als 2 ½ Stunden. Nur ein Zugpaar verkehrt zwischen beiden Städten. Einschränkungen ergeben sich vor allem durch die abschnittsweise geringe Streckengeschwindigkeit, die eingleisigen Strecken und die fehlende Elektrifizierung zwischen den bereits für 160 km/h ausgebauten Abschnitten Berlin – Cottbus und Wegliniec (Kohlfurt) – Wrocław. Hier sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für ein attraktives Fernverkehrsangebot zu schaffen.

Das Land Brandenburg spricht sich daher grundsätzlich für den Ausbau der Strecken zwischen Brandenburg und Westpolen aus. Das Verkehrsangebot soll kundengerecht so erhöht werden, dass es sich als Alternative zum Straßenverkehr entwickelt. Hierzu haben folgende Verkehrsverknüpfungen

besondere Priorität, die in den nationalen Infrastrukturplänen berücksichtigt werden sollten:

- Berlin – Angermünde – Szczecin,
- Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.,
- Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań,
- Berlin – Cottbus – Wrocław,
- Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra.

Das grenzüberschreitende Verkehrsangebot soll dabei in drei Schritten weiterentwickelt werden:

- Herstellung von Anschlüssen an den Grenzbahnhöfen,
- Kooperation der Verkehrsunternehmen,

- gemeinsame Ausschreibung von grenzüberschreitenden Verkehren.

Der erste Schritt konnte inzwischen an allen Grenzstationen umgesetzt werden. Durch regelmäßige Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sind die Anschlüsse in Szczecin, Kostrzyn, Frankfurt (Oder) und Forst vielfach verbessert worden. Im Rahmen der Ausschreibung Ostbrandenburg wurde nun die Anforderung zur Kooperation mit dem polnischen Verkehrsunternehmen integriert. Die gemeinsame Ausschreibung von Verkehrsleistungen wird im Rahmen der Ausschreibung der Linie RB 66 geprüft.

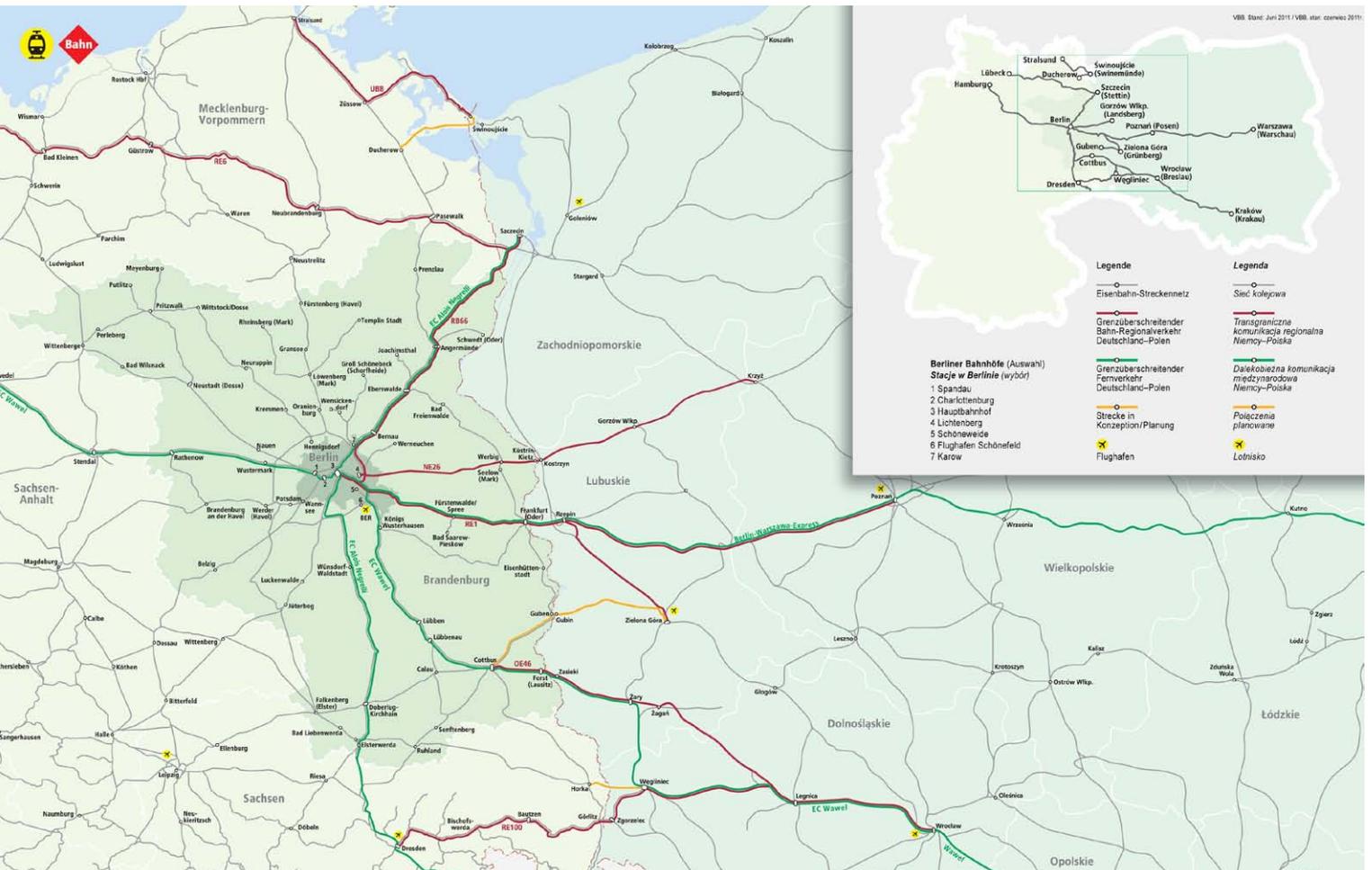


Abb. 4.5: Grenzüberschreitender Verkehr Brandenburg – Westpolen

5. Verkehrsinfrastruktur

5.1 Schienennetz

5.1.1 Netztypen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Das SPNV-Netz im Land Brandenburg hatte 2012 eine Länge von 2.178 km, davon entfallen auf:

- Fern- und Ballungsnetz
ca. 1.419 km (65 %),
- Regionalnetz
ca. 681 km (31 %),
- Brandenburger S-Bahnnetz
ca. 78 km (4 %).

Die SPNV-Leistungen werden auf den Gleisanlagen verschiedener EIU erbracht. Hierzu zählen neben der DB AG die NEB, PEG, RegioInfra GmbH und Scharmützelseebahn GmbH als nicht bundeseigene EIU.

5.1.2 Fern- und Ballungsnetz

Die Strecken des Fern- und Ballungsnetzes bilden das Rückgrat der Schieneninfrastruktur, sind weitgehend elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Die Hauptradien von Berlin in Richtung Cottbus, Dresden, Leipzig, Dessau, Magdeburg, Hannover und Hamburg erlauben Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h und mehr. Im verbleibenden Teil des Fern- und Ballungsnetzes liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 100–120 km/h.

Der relativ gute Zustand der Infrastruktur ist auf die Investitionen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und den Maßnahmen im Eisenbahnknoten Berlin zurückzuführen. Gegenwärtig werden weitere wichtige Radialverbindungen in Richtung Rostock (160 km/h) und Dresden (bis zu 200 km/h) ausgebaut. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Reisezeit Berlin – Rostock im Fernverkehr unter zwei Stunden liegen. Die Nordbahn (Berlin – Rostock) und die Dresdner Bahn werden



Bild 5.1: EC und RB 66 im Bahnhof Angermünde

jedoch bis zur Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Lückenschlüsse in Berlin über den Berliner Außenring und die Stettiner Bahn bzw. die Anhalter Bahn ins Berliner Zentrum geführt. Insbesondere der fehlende Lückenschluss der Dresdner Bahn sorgt für ein erhebliches Kapazitätsproblem im Süden Berlins.

Erweitert wird das Fern- und Ballungsnetz mit der Einbindung des Flughafens BER zum Zeitpunkt seiner Eröffnung. Die schienenseitige Infrastruktur dafür ist bereits vollständig vorhanden.

Weiterhin ist der Ausbau der Verbindungen Berlin – Szczecin (Stettin)/Stralsund, Berlin – Dessau im Bereich Wiesenburg und die Durchbindung der Strecke von Beelitz Stadt nach Ferch-Lienewitz über die wieder zu errichtende Eisenbahnüberführung über die Wetzlarer Bahn geplant.

Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Bemühungen zur Durchbindung des RE 6 zwischen Hennigsdorf und Berlin-Gesundbrunnen.

Langfristig ist ein Ausbau der auf den Knoten Cottbus zulaufenden Strecken aus Frankfurt (Oder), Leipzig und Dresden zu prüfen.

5.1.3 Regionalnetze

Die Strecken des Regionalnetzes sind bis auf die Strecke Angermünde – Schwedt (Oder) nicht elektrifiziert und mit Ausnahme des Ostbahn-Abschnitts Trebnitz – Seelow-Gusow eingleisig. Die Kreuzungsmöglichkeiten in Bahnhöfen gewährleisten in der Regel eine Realisierung der vorgesehenen Betriebsprogramme. Im Regionalnetz sind etwa 85 % der Streckenabschnitte auf 80 bis 120 km/h ausgebaut. Dennoch gibt es auch weiterhin Ausbaubedarf.

Der Ausbau der Ostbahn im Bereich Strausberg – Rehfelde ist als Voraussetzung für eine Verlängerung der RB 26 zum neuen Zielbahnhof Berlin Ostkreuz abgestimmt. Neben der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h auf der Strecke Königs Wusterhausen – Beeskow – Grunow wird auch eine Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h auf der Strecke Eberswalde – Wriezen – Seelow angestrebt. Von Seiten der DB Station & Service AG (DB S&S AG) sind zur Umsetzung des zukünftigen Kreuzungskonzepts auch Anpassungen an den Bahnhöfen Niederfinow und Wriezen notwendig.

Darüber hinaus sind in den Regionalnetzen die mangelbedingten Langsamfahrstellen dauerhaft zu beseitigen.

5.1.4 S-Bahn

Eine leistungsfähige S-Bahn bleibt für Brandenburg als Verbindung des Stadtumlandes in die Metropole Berlin unverzichtbar, zunehmend auch für Ziele und Quellen innerhalb Brandenburgs.

Das S-Bahnnetz ist in seiner Gesamtheit in hohem Maße separiert, zweigleisig ausgebaut und wird mit Gleichstrom 800 V betrieben. Eingleisige Abschnitte befinden sich vor allem noch auf den Außenästen des Netzes.

Die Eingleisigkeiten der Abschnitte Berlin-Lichterfelde Süd – Teltow Stadt, Berlin-Lichtenrade – Blankenfelde, Hoppegarten – Strausberg, Berlin-Buch – Bernau, Berlin-Frohnau – Hohen Neuendorf, Lehnitz – Oranienburg und Berlin-Heiligensee – Hennigsdorf haben bisher nur geringe Konsequenzen für die Qualität des Verkehrsangebots.

Bei den Strecken Berlin-Wannsee – Potsdam Hbf, Zeuthen – Königs Wusterhausen und Strausberg – Strausberg Nord sind allerdings infrastrukturelle Maßnahmen (Erweiterung der Kreuzungsmöglichkeiten) zur Stabilisierung des Betriebes bzw. für verkehrlich sinnvolle Kapazitätserhöhungen nötig. Partielle Verbesserungen im Netz werden deshalb angestrebt.

Erweitert wird das S-Bahnnetz mit der Einbindung des Flughafens BER zum Zeitpunkt seiner Eröffnung. Darüber hinausgehende Netzerweiterungen sind aus Sicht des Landes Brandenburg weder verkehrlich erforderlich noch unter den gegebenen Finanzperspektiven möglich.

Der überwiegende Teil der S-Bahnstrecken im Land Brandenburg weist Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h auf. Gegenwärtig bieten nur die Strecken Berlin-Heiligensee – Hennigsdorf und Berlin-Lichterfelde Süd – Teltow Stadt die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Betrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Durch den hohen Anteil der im Rahmen der Sonderfinanzierung des Bundes für die Grunderneuerung der S-Bahn und von Lückenschlussmaßnahmen erneuerten Anlagen weist die Infrastruktur der S-Bahn im

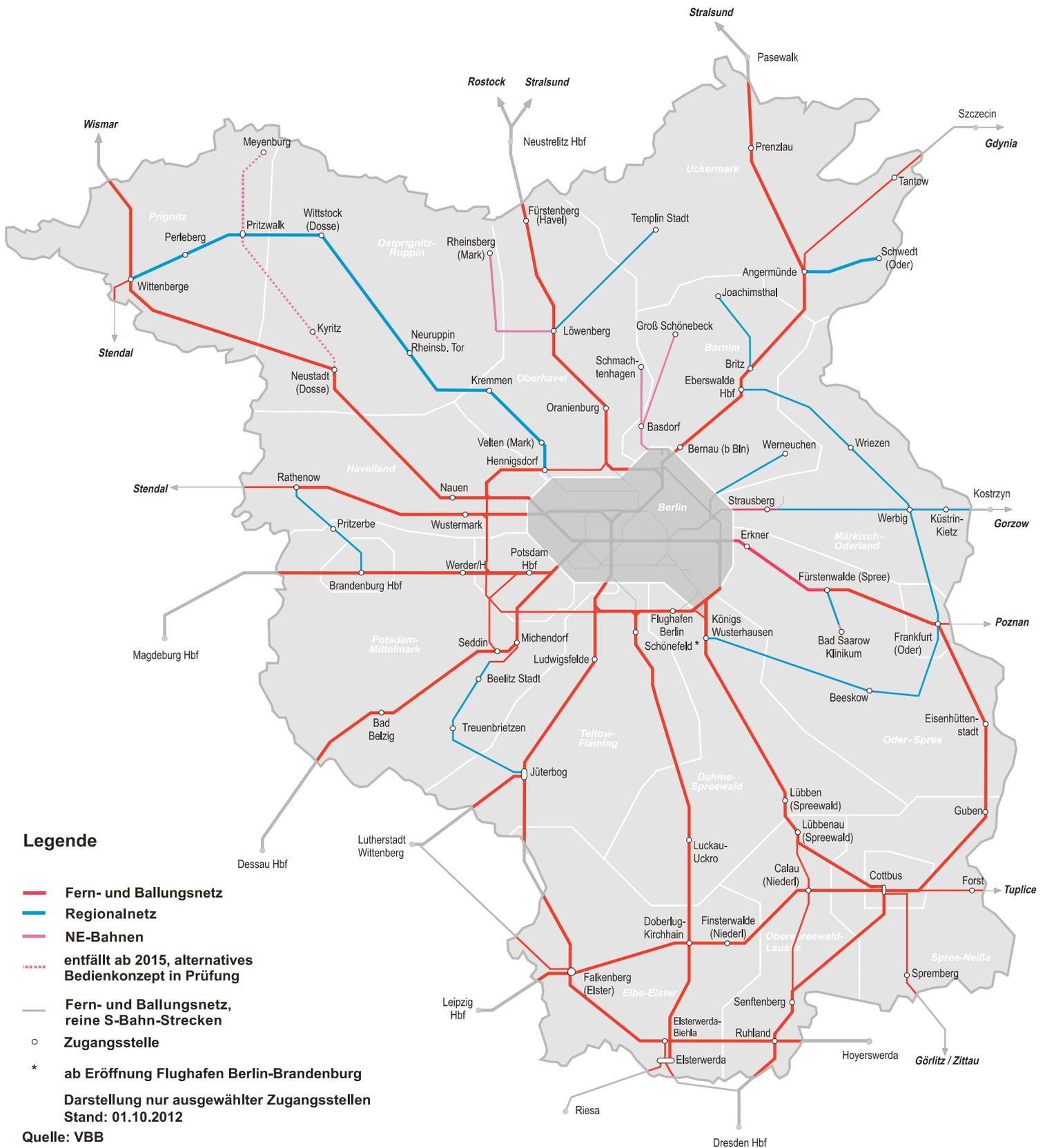


Abb. 5.1:
Schieneninfrastruktur mit bestelltem SPNV

Land Brandenburg nur geringe Mängel auf. Handlungsbedarf zur Mängelbeseitigung besteht nur partiell.

5.1.5 Regionalisierung der Infrastruktur

Unter dem Aspekt, die Eisenbahninfrastruktur kostengünstig zu betreiben, ist auch zu prüfen, ob ein Betreiberwechsel eine Alternative bietet. Der nichtbundeseigene Betrieb von regionalen Schienennetzbestandteilen kann nach den gewonnenen Erfahrungen auch zur beschleunigten Modernisierung und Kostensenkung beitragen.

Langfristig müssen die Mechanismen der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich geklärt werden, da sie das Niveau der Trassenpreise als wesentliches wirtschaftliches Kriterium des Marktzugangs und die Qualität des Netzes bestimmen. Das Land Brandenburg befürwortet deshalb nach der Regionalisierung des SPNV für bestimmte Bereiche eine Regionalisierung des Schienennetzes, wobei die Übertragung der Infrastruktur zwingend mit einer bundesgesetzlichen Regelung zu deren Finanzierung verbunden sein muss.

Zur Erreichung dieses Zieles ist das Land Brandenburg bereit, mittels Modellprojekten die Übertragung regional bedeutsamer Infrastruktur voran zu bringen. Die Verantwortung für den Betrieb und den Ausbau regionaler Netze muss an den Betrieb und die Modernisierung der Stationen gekoppelt sein. Für Streckenreaktivierungen gilt, dass sie im Allgemeinen nur eigenwirtschaftlich oder finanziert durch Dritte betrieben werden können.

5.2 Stationen

Mehr als 170.000 Ein- und Aussteiger nutzen täglich die Stationen im Regionalverkehr. Hinzu kommen noch fast 150.000 Fahrgäste der S-Bahn im Brandenburger Gebiet. 64 Stationen (einschließlich S-Bahn, ca. 30 %) werden durchschnittlich von mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern täglich genutzt und erbringen ca. 86 % der Reisendenverkehrsleistung. Umgekehrt dienen 40 Stationen (ca. 18 %) im Fern- und Ballungsnetz weniger als 50 Ein- und Aussteigern täglich und erbringen nur 0,5 % der Verkehrsleistung im Fern- und Ballungsnetz.

Etwa 30.000 Fahrgäste nutzen täglich die Stationen im Regionalnetz. Die Stationen mit dem größten Fahrgastaufkommen sind Neuruppin Rheinsberger Tor, Basdorf, Veltens, Pritzwalk und Wittstock. Nur vier Stationen (ca. 3,4 %) werden durchschnittlich von mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern täglich genutzt, erbringen jedoch ca. 20 % der Reisendenverkehrsleistung. Umgekehrt dienen 73 Stationen (ca. 61 %) im Regionalnetz weniger als 50 Ein- und Aussteigern und erbringen nur 2,8 % der Verkehrsleistungen im Regionalnetz.

5.2.1 Nutzung und Qualität

Im Jahr 2012 wurden 335 Stationen im Land Brandenburg bedient:

- 216 Stationen im Fern- und Ballungsnetz (davon 34 mit S-Bahnverkehr),
- 119 Stationen im Regionalnetz (davon 22 bei NE-Bahnen).

Zu den aufkommenstärksten Stationen (ohne S-Bahn) zählen im Land Brandenburg: Potsdam, Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg a. d. H., Oranienburg, Königs Wusterhausen, Fürstenwalde, Eberswalde, Hennigsdorf

und Flughafen Schönefeld. Unter Einbeziehung der S-Bahnstationen entsteht folgende Reihung: Potsdam, Flughafen Schönefeld, Königs Wusterhausen, Griebnitzsee, Oranienburg, Hennigsdorf, Cottbus, Babelsberg, Bernau, Frankfurt (Oder) und Erkner.

Die Betreiber der Stationen, zu denen die Bahnsteige einschließlich Erschließung sowie Empfangsgebäude mit verkehrlicher Nutzung zählen, sind für Betrieb, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Instandhaltung und Erneuerung verantwortlich. Sie stellen die Stationen den EVU gegen Entgelt für die vom Land vorgegebenen Halte im SPNV zur Verfügung. Die S-Bahn hat für die ausschließlich von ihr genutzten Stationen, bis auf größere Instandhaltungen und Instandsetzungen, diese Aufgabe vertraglich selbst übernommen.

Um eine Einschätzung des Handlungsbedarfs zu ermöglichen, werden der Zustand und die Funktionalität aller Stationen anhand von drei Kriterien bewertet:

- Barrierefreiheit – stufenloser Zugang und behindertengerechte Ausstattung,
- Fahrgastinformation – Wegeleitsystem, Vollständigkeit der erforderlichen Informationen im Regelfall, Informationsmöglichkeiten für Abweichungen vom Regelfall, Uhrzeit,
- Aufenthaltsqualität – Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Erscheinungsbild/Sauberkeit und Zustand der baulichen Anlagen.

Mit diesen Kriterien können alle durch den Stationsbetreiber beeinflussbaren und die für den Fahrgast wichtigsten Merkmale einer Station bewertet und verglichen werden. Jährlich erfolgt seit 2012 eine kritische Bewertung in den Qualitätsanalysen des VBB. Der Handlungsbedarf wird kategorisiert in:

- kein Handlungsbedarf,
- erkennbarer Handlungsbedarf und
- dringender Handlungsbedarf.

Die sich daraus ergebenden Erfordernisse bilden neben den prioritären verkehrlichen Aspekten eine wesentliche Einflussgröße für die Dringlichkeit der Umgestaltung einer Station.

Für neue Haltepunkte ist ein volkswirtschaftlich sinnvoller Stationsbetrieb durch eine detaillierte Einzelfallprüfung nachzuweisen.

Stationen im Fern- und Ballungsnetz

Der Trend zur Aufwertung und Kommerzialisierung stark frequentierter Stationen besteht unverändert. Er geht in der Regel mit einer hochwertigen Ausstattung dieser Stationen und des Bahnhofsumfeldes einher. Eine ansprechende kommerzielle Nutzung trägt zu einer Belebung des Bahnhofs und seines Umfeldes sowie zu einem höheren subjektiven Sicherheitsempfinden bei.

Trotz dieser Initiativen weisen weiterhin zahlreiche Stationen im Fern- und Ballungsnetz erhebliche Mängel auf. Dazu zählen in erster Linie schmale Zwischenbahnsteige, deren Aufweitung und barrierefreie Gestaltung zumeist eine Änderung der Gleisanlagen erfordern (Wünsdorf Waldstadt, Calau, Bad Liebenwerda, Lauchhammer, Peitz Ost, Kerkwitz, Wellmitz, Beutersitz). Insbesondere kleinere Stationen mit nur einer Bahnsteigkante an zweigleisigen Strecken führen zu teilweise erheblichen Einschränkungen der Streckenkapazität (Rückersdorf, Großräschen, Walddrehna, Hohenleipisch).

Für die Stationen im Fern- und Ballungsnetz gilt folgender Bau- und Planungsstand:

- In Bau
 - Neuanlage des barrierefrei gestalteten Haltepunkts Ludwigsfelde-Struveshof als Ersatz für den Bahnhof Genshager Heide,
 - Ersatzneubauten der Bahnsteiganlagen in Nassenheide, Grüneberg und Löwenberg.
- In Planung
 - Barrierefreie Gestaltung Bahnhof Cottbus,
 - Umgestaltung Bahnhof Königs Wusterhausen (Durchbindung der Personenunterführung), Anpassung an die verkehrlichen Aufgaben zur Anbindung des Flughafens BER,
 - barrierefreier Ausbau Bahnhof Michendorf,
 - Neuanlage des barrierefrei gestalteten Haltepunkts Zellendorf,
 - barrierefreie Ergänzung der Bahnsteiganlagen für den Regionalverkehr im Bahnhof Griebnitzsee,
 - Grunderneuerung und barrierefreie Gestaltung Bahnhof Ruhland,
 - Umgestaltung Bahnhof Rangsdorf,
 - Umgestaltung Bahnhof Finsterwalde,
 - Einbau von Aufzügen in Potsdam-Charlottenhof,
 - Einbau von Aufzügen in Wustermark.
- In Vorbereitung
 - Umgestaltung Bahnhof Strausberg mit Trennung S-Bahn- und Regionalverkehr als Voraussetzung für die Durchbindung des Regionalverkehrs zum Bahnhof Ostkreuz,
 - barrierefreie Erschließung Bahnhof Fürstenberg/Havel durch eine kombinierte Aufzugs- und Rampenlösung einschließlich der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes,

- Grunderneuerung des Bahnhofs Eisenhüttenstadt mit barrierefrei erschlossener neuer Bahnsteiganlage,
- Neuanlage Haltepunkt Senftenberg Hochschule nach Beseitigung des Bahnübergangs Ernst-Thälmann-Straße,
- Herstellung des Einvernehmens mit der Bahn für den Bahnhof Pirschheide (oben).

Stationen im Regionalnetz

Viele Empfangsgebäude sind betrieblich nicht mehr notwendig. Sie befinden sich größtenteils nicht mehr im Eigentum der Stationsbetreiber und sind häufig in einem kritischen baulichen Zustand bzw. sind durch Vandalismus beschädigt. Die durchgeführten Sicherungsmaßnahmen (rostende Stahlplatten zur Abdeckung von Öffnungen) verstärken oftmals den trostlosen Anblick, der das Image des SPNV insgesamt beschädigt.



Bild 5.2: Instandgesetztes und nachgenutztes Empfangsgebäude Chorin-Kloster

Für die Regionalbahnstationen gilt folgender Bau- und Planungsstand:

- In Planung
 - Bahnhof Pritzwalk, Erneuerung der Bahnsteige an den Gleisen 1, 2 und 4 einschließlich Anlage eines Reisendenüberweges zur barrierefreien Anbindung des Inselbahnsteigs,
 - streckenbezogene Bahnsteigerneuerung in Bergsdorf, Zehdenick-Neuhof, Vogelsang und Hammelspring,
 - streckenbezogene Bahnsteigerneuerung in Treuenbrietzen Süd, Beelitz Stadt und Elsholz.
- In Vorbereitung
 - Anpassung und Erneuerung der Bahnsteige in Strausberg, Herrensee und Rehfelde sowie der übrigen Stationen auf der Ostbahn,
 - Erneuerung der Stationen auf der Strecke Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder) und Eberswalde – Frankfurt (Oder) bei Bedarf als Einzelfall.

S-Bahnstationen

Der überwiegende Teil der 34 S-Bahnstationen auf brandenburgischem Gebiet wurde im Rahmen der Grunderneuerung der Berliner S-Bahn instandgesetzt, modernisiert oder technisch nachgerüstet.

Für die S-Bahnstationen gilt folgender Bau- und Planungsstand:

- In Bau
 - Umgestaltung S-Bahnsteig in Erkner,
 - Umgestaltung Haltepunkt Wildau zum Kreuzungsbahnhof einschließlich barrierefreier Gestaltung.



Bild 5.3: Neubau S-Bahnsteig Erkner

- In Planung
 - Barrierefreier Ausbau der Stationen Birkenstein, Eichwalde und Zeuthen.
- In Vorbereitung
 - Die Anpassung und Erneuerung der Bahnhöfe Königs Wusterhausen und Strausberg, siehe oben.

Bis auf die S-Bahnstation Schönfließ werden angesichts der laufenden und aktuell geplanten Maßnahmen bald alle Stationen der Berliner S-Bahn in Brandenburg barrierefrei erreichbar sein.

Darüber hinaus rüstet die DB S&S AG alle Stationen ohne Fahrgastinformationsanlagen mit Dynamischen Schriftanzeigern aus, die Abweichungen vom Regelbetrieb optisch und akustisch übermitteln.

5.2.2 Nachfrageschwache Stationen

Die Stationskosten sind eine maßgebliche Größe bei der Bestellung des SPNV. Sie enthalten neben den Betriebskosten des Betreibers für die Unterhaltung und Instandsetzung einer Station, die dem EIU durch das Land als Aufgabenträger des SPNV direkt erstattet werden, auch die Kosten für den energetischen Aufwand des EVU zur Durchführung des Zughaltes, die in dessen Angebotskalkulation enthalten sind. Der Energieaufwand ist sehr unterschiedlich, da er von verschiedenen Eingangsgrößen abhängig ist. Bei Stationen an Strecken mit hoher Streckengeschwindigkeit und schweren Zügen können diese Kosten die Stationsentgelte weit übertreffen. Hinzu kommen die Kosten für den Ersatz abgängiger Anlagenteile durch den Betreiber nach Ablauf der Nutzungsdauer (Abschreibung).

Das Land Brandenburg prüft die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen. Auf der Basis der Fahrgasterhebungen des VBB über mehrere Jahre wurden 60 Stationen mit unter 50 Ein- und Aussteiger pro Tag herausgefiltert. Diese Grenze wurde aus Gründen der Handhabbarkeit gewählt. Daraus ist nicht abzuleiten, dass jede Station eine Mindestreisendenzahl haben muss.

Für kleine Haltepunkte betragen die Stationsentgelte pro Halt im Jahr 2012 3,58 EUR bis 3,91 EUR. Der finanzielle Aufwand des Landes für die Bestellung einer Station mit stündlicher Bedienung summiert sich somit beim Stationsentgelt auf rund 50.000 EUR/Jahr, zuzüglich der oben aufgeführten Energiekosten in ähnlicher Größenordnung. Eine zweistündliche Bedienung ergibt Kosten von rund 30.000 EUR/Jahr, zuzüglich Energiekosten.

Da die Mittelbereitstellung durch den Bund begrenzt ist, muss das Land Schwerpunkte für den wirtschaftlichen Mitteleinsatz setzen.

Es wird deshalb grundsätzlich vor jeder baulichen Investition mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der sinnvolle Einsatz von Investitionsmitteln bewertet.

Die Übersicht über die schwach frequentierten Stationen bildet die Grundlage für eine ergebnisoffene Diskussion mit den betroffenen Landkreisen, Regionalen Planungsgemeinschaften und Kommunen. Der von Seiten des Landes seit Ende 2011 geführte Meinungsaustausch dient der Problemanalyse sowie der Identifizierung und Aktivierung weiterer Potenziale für die betreffenden Haltepunkte.

5.2.3 Konzept der Bahnsteighöhen und -längen

Bahnsteighöhen

Neben den Stationen der Berliner S-Bahn, die historisch bedingt eine Bahnsteighöhe von 0,96 m über Schienenoberkante und eine Bahnsteiglänge von mindestens 152 m aufweisen, wird im Land Brandenburg angestrebt, Stationen ausschließlich mit einer Bahnsteighöhe von 0,76 m bzw. 0,55 m Höhe zu betreiben.

Eine Bahnsteigkantenhöhe von 0,55 m ermöglicht bei entsprechendem Fahrzeugeinsatz einen barrierefreien Fahrgastwechsel. Die Höhe von 0,55 m stellt auch ein Kompromiss zwischen hohen und noch niedrigeren Bahnsteigkanten dar, der an den entsprechenden Strecken bewusst eingegangen wird.

Bahnsteiglängen

Die Bahnsteiglängen müssen für den jeweils längsten planmäßig haltenden Zug ausreichend dimensioniert sein. Je nach Verkehrsaufkommen der Linie werden gestaffelt nutz-

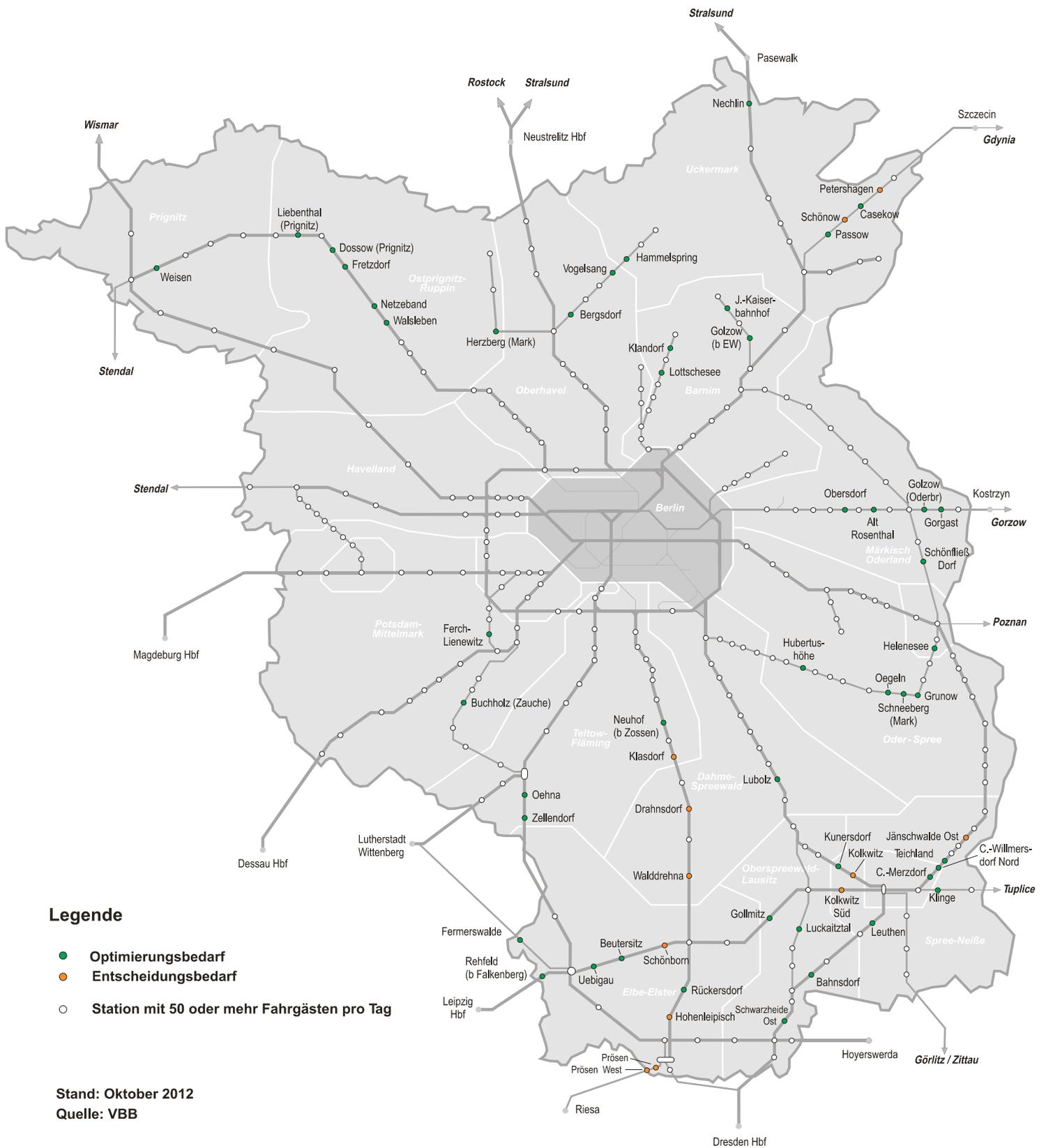


Abb. 5.2:
Optimierungsbedarf an Stationen mit unter 50 Ein- und Aussteigern pro Tag

bare Bahnsteiglängen von mindestens 60 m bis maximal 170 m gebaut.

Das Land Brandenburg prüft den Einsatz von Doppelstockwendezügen mit sechs Wagen neben dem RE 1 [Magdeburg Potsdam – Frankfurt (Oder)] auch für den RE 5 (Elsterwerda – Rostock) in den Sommermonaten sowie den Einsatz von Doppelstockwendezügen mit fünf Wagen für den RE 3 (Lutherstadt Wittenberg – Angermünde – Stralsund), um dem Verkehrsbedürfnis auf diesen Verbindungen Rechnung zu tragen. Die notwendigen Bahnsteiglängen sind an diesen Strecken bei neuen Anlagen zu berücksichtigen.

Auf den übrigen Strecken mit elektrischem Regionalexpressverkehr (RE 2, RE 4, RE 7, RE 11, RE 15 und RE 18) sind grundsätzlich Bahnsteiglängen für Doppelstockwendezüge mit vier Einzelwagen plus Lokomotive zu berücksichtigen. Gleiches gilt für die nicht elektrifizierte Ostbahn (RB 26). Auf dem dieselbetriebenen RE 6 (PrignitzExpress) sind die bisher realisierten Bahnsteiglängen mit 100 m Nutzlänge ausreichend. Mit dieser Bahnsteiglänge ist auch für die Regionalbahnen RB 12, 33, 35, 36, 46, 51, 54, 65 und 66 zu planen, während für die Regionalbahnen 25, 27, 60 und 63 Bahnsteiglängen von 85 m ausreichen.

Die im LNVP enthaltenen Angaben zu Bahnsteiglängen und -höhen berücksichtigen nur die aus dem SPNV erwachsenden Anforderungen.



Bild 5.4: Neue Bahnsteiganlage Bahnhof Prenzlau



Abb. 5.3:
 Ausbaustand der Bahnsteige

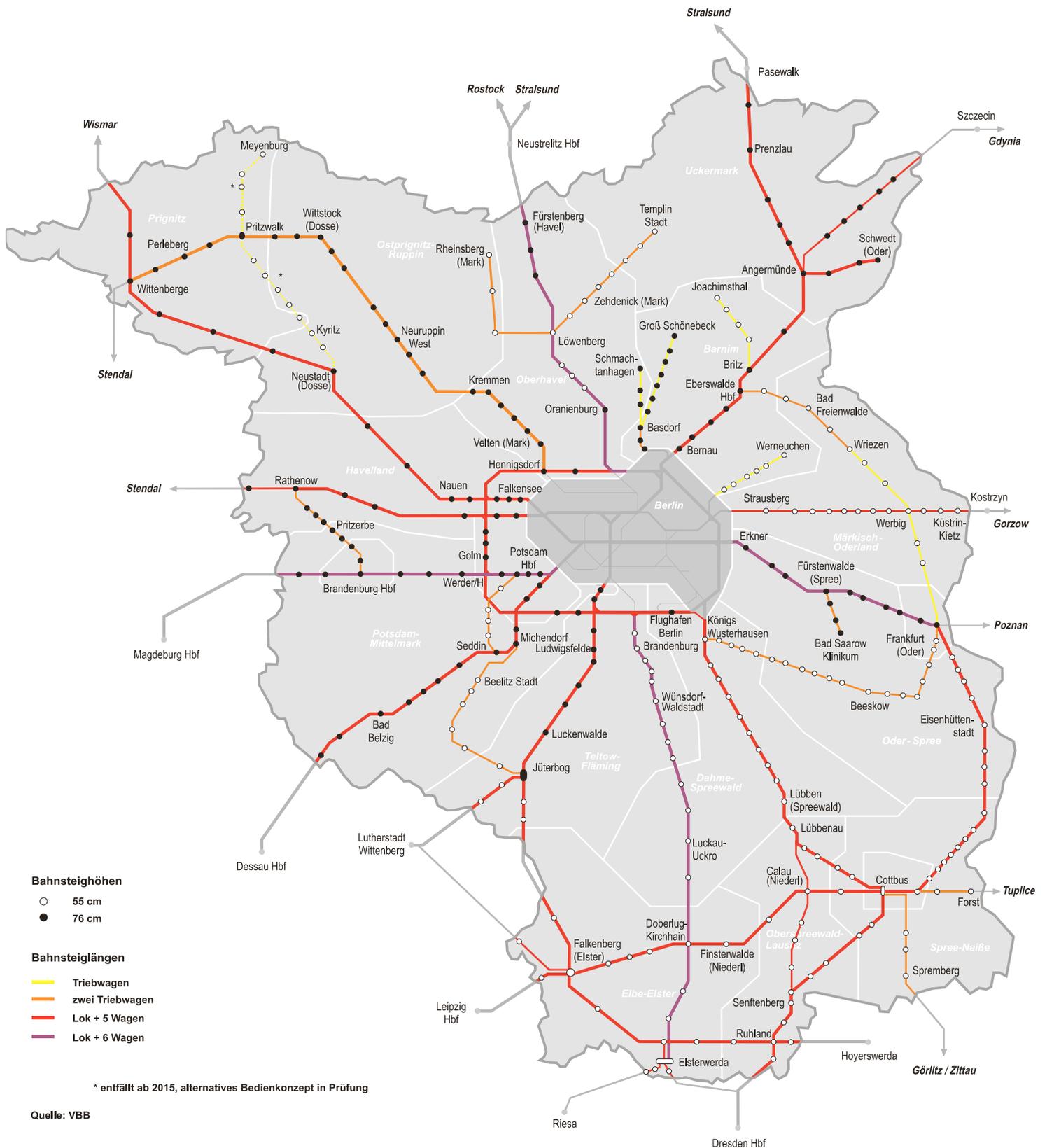


Abb. 5.4:
Konzept Bahnsteighöhen und -längen

6. Zielkonzepte

6.1 Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems

Die im LNVP 2008–2012 begonnenen Potenzialanalysen für einzelne Linien als Korridoruntersuchung haben sich bewährt und sollen deshalb in den kommenden Jahren als wesentliches Element für ein abgestimmtes und integriertes Vorgehen fortgeführt werden.

6.1.1 Akteure und Verfahren

Der SPNV als Teil des ÖPNV und der ÖPNV als bedeutendes Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem können nur erfolgreich sein, wenn die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot so aufeinander abgestimmt sind, dass sie sich optimal ergänzen, Wahlfreiheit des Verkehrsmittels besteht und vor allem die Verkehrsmittel sinnvoll kombiniert werden können. P+R- und B+R-Anlagen sind Beispiele für Verknüpfungsangebote.

Zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems müssen sich alle beteiligten Akteure engagieren und ihren Beitrag leisten. Das betrifft vor allem folgende Akteure:

- Land Brandenburg
als Aufgabenträger für den SPNV
Der SPNV bildet das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung des Landes. Das Land als Aufgabenträger des SPNV hat seine Verantwortung deshalb vor allem in der mittel- bis langfristigen Sicherstellung der SPNV-Bedienung, um für alle Beteiligten Planungssicherheit für weitere Investitionen zu schaffen.
- Landkreise und kreisfreie Städte
als Aufgabenträger des üÖPNV
Die Optimierung der Linienwege und Fahrzeiten im SPNV ist mit einer verstärkten Abstimmung im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zu koppeln. Dafür sind integrierte Konzepte durch die Aufgabenträger des üÖPNV gemeinsam mit dem Aufgabenträger des SPNV zu erstellen.
- VBB
Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg bestellt der VBB den Regional- und den S-Bahnverkehr. Für ein abgestimmtes und integriertes Nahverkehrsangebot kooperiert der VBB mit den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie den benachbarten Aufgabenträgern in den angrenzenden Bundesländern und in Polen. Er koordiniert die Konzepte der Aufgabenträger SPNV und üÖPNV und stimmt die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen aufeinander ab. Zur Stärkung des ÖPNV-Systems betreibt der VBB Öffentlichkeitsarbeit und bietet eine einheitliche Fahrgastinformation an.
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sind Teil der Daseinsvorsorge. In den Trassengebühren für die bestellten SPNV-Leistungen sind die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur durch die EIU enthalten. Deshalb fordert das Land von den Infrastrukturunternehmen (überwiegend DB Netz AG), die Mittel in vollem Umfang zum Erhalt der Schieneninfrastruktur einzusetzen. Durch die Behebung von Mängeln an der Streckeninfrastruktur kann das Fahrplanangebot verbessert werden.
- Betreiber der Zugangsstellen
Bei den Zugangsstellen sind das ErscheinungsAbb. und die barrierefreie Nutzbarkeit durch die Infrastrukturbetreiber (überwiegend DB S&S AG) zu verbessern. Um bei der Barrierefreiheit eine durchgehende Nutzbarkeit für alle Fahrgastgruppen zu gewährleisten, ist ein streckenbezogenes Vorgehen verstreuten Einzelmaßnahmen vorzuziehen.
- Leistungserbringer
Auch die Leistungserbringer, Eisenbahnverkehrs- wie Busunternehmen, können ihren Beitrag leisten. Bereits bei der Angebotserstellung können Unternehmen über

die ausgeschriebenen Leistungen hinaus ihre Kreativität und Flexibilität im Hinblick auf Kundengewinnung, Kundenbindung und Kundenorientierung beweisen und diese auch während der Vertragslaufzeit weiterentwickeln.

- Städte und Gemeinden

Im Zusammenhang mit der Aufstellung integrierter Konzepte für den ÖPNV und der Attraktivierung der Stationen kann in vielen Fällen durch die Gemeinden in kommunaler Verantwortung unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber und Aufgabenträger die Schnittstellenfunktion der Stationen auf der Stadtseite und im weiteren Umfeld gestärkt werden.

- Weitere Akteure

Bisher haben sich Initiativen, Verbände und Arbeitsgemeinschaften informell vor allem an gefährdeten Strecken gebildet. Es ist jedoch auch zu prüfen, dieses Engagement in formale Strukturen zu überführen. Das Verkehrsangebot kann sich so auf verschiedenen Bahnstrecken besser an den Wünschen der Kunden orientieren und die Bahnstrecke stärker im Bewusstsein der örtlichen Bevölkerung verankern.

Alle Maßnahmen dienen dem Ziel, bestehende Hemmnisse zur Nutzung des SPNV so weit abzubauen, dass aus theoretischen Fahrgastpotenzialen reale Nutzer des SPNV werden.

6.1.2 Stationen und ihr Schnittstellenangebot

Planungsgrundlagen

Stationen des SPNV müssen neben ihrer verkehrlichen Funktion auch als „Tore zur Stadt“ mit hoher Standortgunst dienen. Sie sind damit Visitenkarte für Stadt und Bahn zugleich, woraus sich ein vielfältiger Entwicklungsanspruch an die Bahnhofsumfel-

der ableitet. Alle Stationen bilden zudem eine mehr oder weniger verkehrsbedeutsame Schnittstelle zwischen SPNV und den übrigen Verkehrsmitteln – zu Fuß gehen, Fahrradfahren, Bus und Pkw als Selbst- oder Mitfahrer.

Für die Entwicklung von Bahnhöfen und ihrer Umfelder sei auf folgende Leitfäden des Landes Brandenburg verwiesen:

- Leitfaden „Bahnhof und Stadt“

Der Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern im Land Brandenburg wurde gemeinsam vom MIL und dem VBB erstellt. Er enthält Aussagen zur Bahnhofsentwicklung als städtebauliche und verkehrliche Gemeinschaftsaufgabe, einen Planungsleitfaden, Praxisbeispiele und einen Verfahrensablauf zur Bahnhofsentwicklung im Land Brandenburg.

- Leitfaden „Parken am Bahnhof“

Abstellen von Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) leicht gemacht, ist das Motto dieses Leitfadens. Es werden u. a. das Verfahren zur bedarfsgerechten Stellplatzermittlung, Vorgaben zur Gestaltung der Stellplätze/ Anlagen sowie deren Umfeld vorgestellt.



Bild 6.1: Fahrradparkhaus Bernau

- Leitfaden „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“
In diesem Leitfaden werden die Ausstattungen zur Fahrgastinformation an Stationen im Regel- und Störfall sowie das entsprechende Informationsangebot vorgestellt. Für die Fahrgastinformation gelten zudem die Vorgaben des VBB-Handbuchs „Fahrgastinformation“.

6.1.3 Abgestimmtes Verkehrsangebot

Abgestimmte Fahrpläne

Die SPNV-Produkte Regionalexpress, Regionalbahn, S-Bahn und landesbedeutsame Buslinien ergänzen sich zu einem landesweit vertakteten System, das durch regelmäßige Abfahrtszeiten und klare Umsteigebeziehungen im Nahverkehrssystem und zum Fernverkehr an den zentralen Knotenpunkten ein kundenorientiertes Angebot schafft. Angestrebt wird ein integrierter Taktfahrplan, der folgenden Zielen dient:

- Leichtere Abstimmung der Fahrpläne angesichts der zunehmenden Anzahl von EVU im SPNV,
- bessere Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln (vor allem Bus und Straßenbahn),
- Sicherung von Anschlussbeziehungen von und zum Fernverkehr sowie zum Regionalverkehr angrenzender Bundesländer.

Die Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Punkt für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV. Im Rahmen von Fahrplananpassungen sind dabei die vorhandenen Anschlüsse zu sichern und die Einrichtung neuer, barrierefreier Anschlüsse anzustreben.

Im April/Mai jedes Jahres werden die Fahrplanentwürfe für den Fahrplan ab Dezember

des laufenden Jahres an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen übergeben. Zur Detailabstimmung führt der Verkehrsverbund Abstimmungsgespräche durch, da kleinere Anpassungen im SPNV dann noch umsetzbar sind. Dieses Verfahren dient den Zielen:

- Langfristig die Gültigkeit der Fahrpläne im SPNV sichern,
- bei Änderung von SPNV-Fahrplänen Kommunikation möglichst ein Jahr vor Fahrplanwechsel,
- Kommunikationsrunden und frühe Einbeziehung der Beteiligten bei größeren Baumaßnahmen,
- Stabilisierung der Pünktlichkeit,
- übergreifende Vermarktung.

Um unter Beachtung des Finanzrahmens eine attraktive und wirtschaftlich vertretbare Erschließung der Fläche zu gewährleisten, ist die funktionale Aufgabenteilung zwischen SPNV und üÖPNV weiter zu optimieren. In den letzten Jahren ist dies schon in erheblichem Maße gelungen, doch besteht weiterer Handlungsbedarf, insbesondere im Bereich der Abschaffung noch bestehender Parallelverkehre und einer Optimierung der Fahrplanabstimmung an definierten Anschlussstellen.

Die derzeit noch auf einzelnen Verbindungen existierenden Parallelverkehre auf Schiene und Straße führen dazu, dass sich die häufig ohnehin geringen Potenziale auf die verschiedenen Angebote im ÖPNV verteilen. Diese parallelen Verkehre sollen durch Bus-/Bahn-Konzepte abgebaut werden. In Kooperation mit den Landkreisen und kreisfreien Städten sollen Gesamtverkehrskonzepte entwickelt werden, die die jeweiligen Stärken der Verkehrsmittel berücksichtigen. Dabei sind drei grundlegende Möglichkeiten denkbar:

- **Konzentration auf den Schienenverkehr:** Die Züge übernehmen allein die Verbindungsfunktion entlang der Bahnstrecke. Parallel verlaufende Buslinien werden eingestellt und stattdessen auf den Bahnverkehr abgestimmte Zubringerlinien eingerichtet.
- **Konzentration auf den Busverkehr:** Die Busse übernehmen vollständig die Bedienung entlang der Achse. Diese Variante ist vorzuziehen, wenn eine insgesamt bessere Verbindungs- und Verteilfunktion erreicht werden kann. Dies kann beispielsweise Bahnstrecken betreffen, die weitgehend abseits der Ortszentren verlaufen, während der Bus direkt die Orte untereinander verbinden kann.
- **Zusammenspiel von Bus und Bahn:** Züge und Busse ergänzen sich entlang der Achse zu einem koordinierten Verkehrsangebot. Dies kann beispielsweise durch eine alternierende Bedienung der Achse und eine Überlagerung der Takte erreicht werden.

Darüber hinaus sind weitere Ausgestaltungen denkbar, da die konkrete Umsetzung von vielen spezifischen örtlichen Gegebenheiten abhängt, die detailliert für die jeweiligen betroffenen Streckenabschnitte zu betrachten sind.

Kommunale Nahverkehrspläne

Die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger bilden den Rahmen für die Entwicklung des üÖPNV. Darin definiert der Aufgabenträger insbesondere die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots. Der Nahverkehrsplan stellt eine wesentliche Grundlage bei der Erteilung der Linienkonzessionen durch die Genehmigungsbehörde dar. Einzelheiten zur Aufstellung sind in § 8 ÖPNVG geregelt.

Aus diesem Grund ist zu empfehlen, auch die Abstimmung Bus/Bahn in den Nahverkehrsplänen zu betrachten. Dies betrifft im Wesentlichen die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem üÖPNV, die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien und die Analyse von Gebieten mit Handlungserfordernissen bezüglich der Optimierung des Gesamtangebots Bus/Bahn.

Eine wesentliche Schnittstelle zwischen den Nahverkehrsplänen der Länder Brandenburg und Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam und der um Berlin liegenden Landkreise Oberhavel, Barnim, Märkisch-Oderland, Oder-Spree, Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming, Potsdam-Mittelmark und Havelland bilden die aufgabenträgerübergreifenden Verkehre zwischen Brandenburg und Berlin. Im SPNV finden sie in der gemeinsamen, von beiden Ländern getragenen Planung und Bestellung Berücksichtigung. Im Bus- und Straßenbahnverkehr wird empfohlen, in den kommunalen Nahverkehrsplänen die Gestaltung der Berlin-Brandenburg-Verkehre in Abstimmung mit dem VBB klar zu definieren.

6.1.4 Anschlussmanagement Bahn/Bus

Anforderung an Verknüpfungspunkte

Zur Bewertung der Nachfrage und Ableitung von Handlungserfordernissen werden jährlich an ausgewählten Verknüpfungspunkten Daten zum Mobilitätsverhalten der Fahrgäste erhoben. Die Ergebnisse der Kundenbefragung sind Bestandteil der Abstimmungsgespräche des VBB mit den Landkreisen und kreisfreien Städten. Sie dienen als Grundlage zur Evaluation und zur Verbesserung der Anschlusssituationen. Die Untersuchungen zeigen, dass an Stationen mit geringen Warte-/Übergangszeiten und einem dichten

ÖPNV-Takt im Vor- und Nachlauf eine deutliche Steigerung der Ein-/Aussteiger und Umsteiger zu verzeichnen ist.

Eine verkehrsmittelübergreifende optimale Verknüpfung ist dann gegeben, wenn folgende Anforderungen für Bus oder Tram an den Verknüpfungsorten erfüllt sind:

- Übergangszeiten von bis zu 10 Minuten im Regelfall, maximal von 20 Minuten. Übergangszeiten von mehr als 20 Minuten werden von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Diese Übergangszeiten gelten für kurze Umsteigewege, bei längeren Wegen sind entsprechende Aufschläge zu berücksichtigen.
- Der regelmäßige Takt ist auf den SPNV auszurichten.
- Es wird eine ausreichende Anzahl von Fahrten angeboten, deren Bedienzeiten an den SPNV angepasst sind. Werden im üÖPNV weniger Fahrten angeboten als im SPNV, müssen diese sinnvoll über den Tag verteilt sein.
- Grundsätzlich sind Fahrten in einem Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr anzubieten.

- Es verkehren gleichbleibende Linien (Liniennummern) im Tagesverlauf und für Hin- und Rückfahrt.

Aufgrund örtlicher Besonderheiten oder wirtschaftlicher Aspekte soll nur in Ausnahmefällen von diesen Anforderungen abgewichen werden.

Mit diesen Anforderungen an Verknüpfungsorten wird der VBB in Abstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten während der Laufzeit des LNVP 2013–2017 Umsteigerorte auf ihre Qualität untersuchen, bewerten und Maßnahmenempfehlungen geben. Damit werden auch gegenüber der SPNV-Planung die Punkte definiert, an denen stabile Fahrpläne und hohe Pünktlichkeitswerte von Bedeutung sind. Die Bewertung erfolgt nach folgendem Verfahren:

- Festlegung der Verknüpfungsorte mit Hilfe der Nahverkehrspläne und in Abstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten.
- Festlegung der an der Umsteigestation zu verknüpfenden Bus-/Tramlinien in Abstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten.
- Bewertung der Anschlussqualität der ausgesuchten Bus-/Tramlinien anhand der Umsteigezeit.

Anschlussüberwachung

Die Anschlussüberwachung hat gerade bei größeren Taktfolgen im SPNV eine hohe Bedeutung. Mit Hilfe „Rechnergestützter Betriebsleitsysteme“ (RBL) besteht die technische Voraussetzung für eine Anschlussüberwachung. Das abbringende Fahrzeug wird über Verspätungen im Vorlauf unterrichtet und kann auf verspätet ankommende Fahrgäste warten.



Bild 6.2: Busverknüpfung am Bahnhof Müncheberg

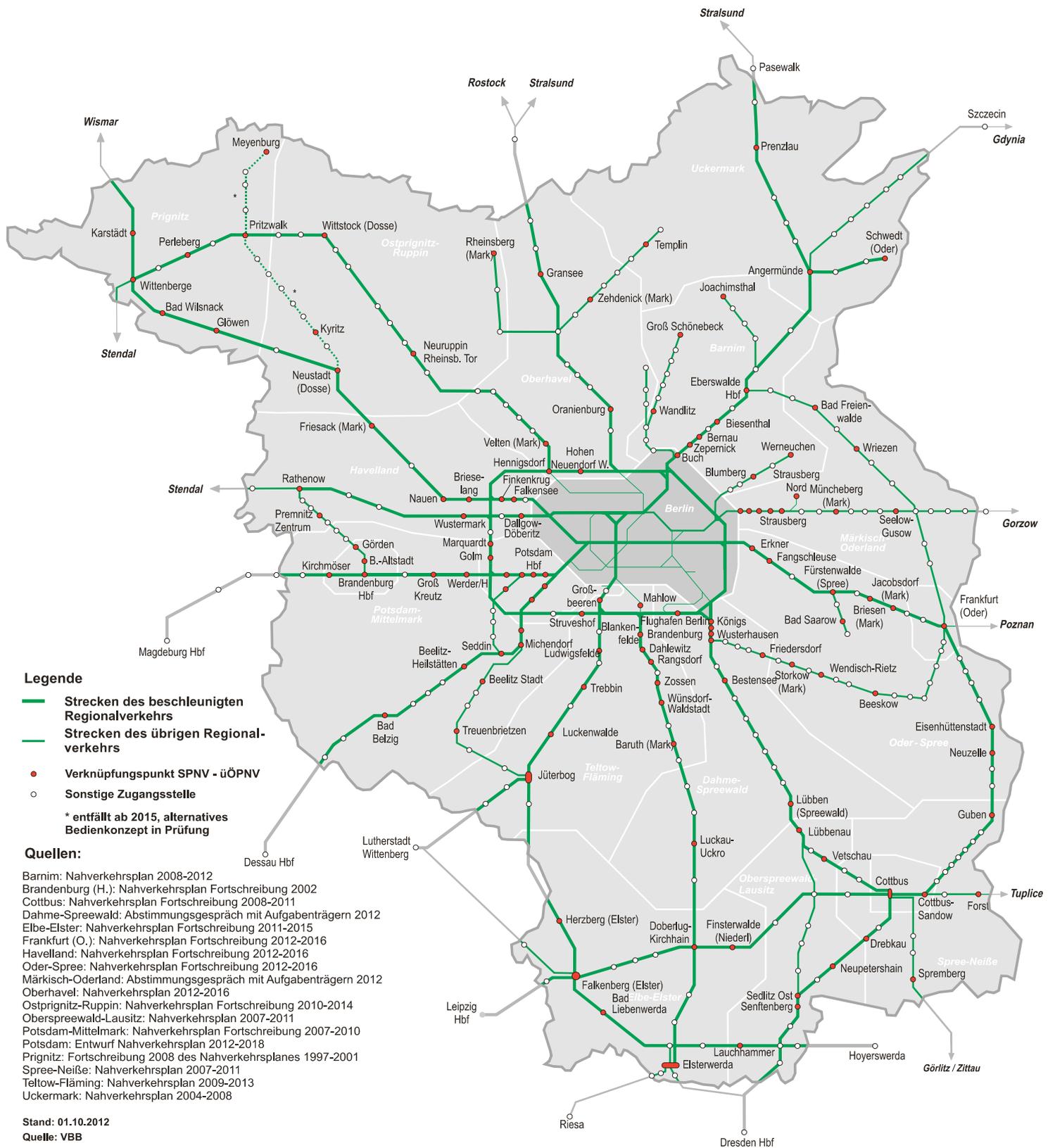


Abb. 6.1:
Verknüpfungspunkte Bahn/Bus

Für die Umsetzung der Anschlussüberwachung mit RBL sind die beteiligten Verkehrsunternehmen verantwortlich, die jedoch das System derzeit nicht in vollem Umfang nutzen können. Eine Ursache ist die mangelnde Funkabdeckung, wodurch in einzelnen Gebieten der Bus nicht mehr erreicht wird. Die GSM-Technik bietet nun die Möglichkeit für eine bessere Flächendeckung und wird deshalb derzeit sukzessive bei den Unternehmen installiert.

durch den VBB erstellt, die Verteilung erfolgt über die Gemeinden.

6.1.5 Einbindung touristischer Angebote

Handbuch „Nahverkehr und Tourismus“

Der Tourismus hat sich im Land Brandenburg in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Gegenüber anderen Wirtschaftszweigen weist er die größten Steigerungsraten auf. Die breite Palette von Natur- und Kulturräumen, historischen Stadtkernen und Angeboten für Aktivurlauber ziehen immer mehr Besucher an. Gerade für Tages- und Kurzzeitgäste aus Berlin und den größeren Städten in Brandenburg bieten die brandenburgischen Reisegebiete eine große Auswahl an attraktiven Zielen. Die Berücksichtigung von ÖPNV-Angeboten in touristischen Informationsprodukten ist deshalb ein wichtiges Element in einem umfassenden Informationskonzept.

Um die erreichte Position halten zu können, muss die Erreichbarkeit touristischer Ziele

Vermarktung von Anschlüssen

Oft werden gute Angebote nicht genutzt, weil sie nicht bekannt sind. Auf Anschluss-Flyern wird das Angebot unternehmensübergreifend anhand von Fahrplänen, Grafiken und Fotos übersichtlich dargestellt und Tarife für die wichtigsten Verbindungen aufgelistet.

Einsatzbereiche sind: Inbetriebnahme neuer Bahnhofsvorplätze mit ÖPNV-Verknüpfung, P+R und B+R oder neue Bahnsteige sowie die Umstrukturierung von Linien und neue touristische Angebote. Der Flyer wird in Abstimmung mit Gemeinden und Landkreisen

Bild 6.3: Beispiel Anschluss-Flyer

gesichert sein. Allerdings leben in den peripheren und ländlich geprägten Räumen, die vom naturnahen Tourismus besonders profitieren, zum Teil weniger als 20 Einwohner pro Quadratkilometer. Ein konventionelles ÖPNV-Angebot aus Bahn und Bus lässt sich in diesen Regionen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer seltener aufrechterhalten.

Die meisten Gäste in den Brandenburger Urlaubsregionen kommen aus Berlin. Da die Stadt über ein sehr gutes öffentliches Nahverkehrsangebot verfügt, besitzt allerdings nur jeder zweite Berliner einen Pkw. Auch die meisten Berlin-Touristen, die einen Aufenthalt in der Hauptstadt mit einem Ausflug ins Umland verbinden, haben vielfach keinen Pkw zur Verfügung. Beide Gruppen nutzen vor allem die S-Bahn und die RB- und RE-Linien, um touristische Zielpunkte in der Region zu erreichen. Daher ist es wichtig, touristische Ziele mit einem guten Verkehrsangebot an die nächstgelegenen Stationen anzubinden.

Mit dem VBB-Handbuch „Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg“ wurde eine Ideensammlung mit Handlungsempfehlung vorgelegt, die sich vornehmlich an kommunale Entscheidungsträger, Tourismusdienstleister und Mobilitätsanbieter richtet.

Fallbeispiel: Fahrrad-Bahnhöfe

Ein Beispiel zur Optimierung der Schnittstelle Bahnhof/Fahrrad für den Fahrradtourismus wurde im Landkreis Ostprignitz-Ruppin erarbeitet. Im Rahmen des vom MIL unterstützten Projektes „Förderung des (touristischen) Radverkehrs in den drei Wirtschaftsregionen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin – Schnittstelle Fahrrad/Bahnhof“ wurde die Funktionalität der Bahnhöfe als Tore des Fahrradtourismus untersucht.



Bild 6.4: Haltepunkt Wensickendorf mit touristischer Wegweisung

Die Bahnhöfe bilden zur touristischen Verknüpfung von Bahn und Fahrrad zwangsläufig eine wesentliche Schnittstelle: Was sind die am Bahnhof bei der Ankunft und Abfahrt angebotenen fahrrad- und tourismusbezogenen Dienstleistungen, welche Radverkehrsinfrastruktur geht von den Bahnhöfen aus und wie werden diese Angebote vor Ort vermittelt?

Um eine Hierarchisierung der Bahnhöfe in ihrer Bedeutung für den Fahrradtourismus zu ermöglichen, wurde auf der Grundlage der erhobenen Bahnhofsdaten eine Typisierung der Verkehrsfunktion vorgenommen. Für diese Bahnhofstypen wurden wiederum auf den Fahrradtourismus bezogene Ausstattungsstandards definiert, die bei der Übertragbarkeit in andere Regionen hilfreich ist.

Fallbeispiel: Wander-Bahnhöfe

„Gehen bewegt mich“ – unter diesem Motto stellt der Fuß e.V. das insgesamt etwa 1.300 km lange Weitwanderwegenetz der Länder Brandenburg und Berlin vor. Es besteht aus den Fernwanderwegen E 10 und E 11, dem Ruppiner-Land-Rundwanderweg, sowie dem 66-Seen-Rundwanderweg.

Es gibt etwa 1.000 Wander-Abschnitte, die sich auf der Website des Projekts individuell zusammenstellen lassen. Die meisten sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Für jede Wanderetappe kann eine detaillierte Karte mit Kilometer-Angaben, einer kurzen Beschreibung und Hinweisen zur Erreichbarkeit mit Bahn und Bus aufgerufen und ausgedruckt werden.

- Die Brandenburg-Übersichtskarte dient der ersten Orientierung, in welcher Region man wandern möchte,
- die Übersicht der Wanderetappen listet die verschiedenen Fernwanderwege und ihre Etappen auf,
- die Wanderwünsche helfen, eine den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Etappe zu finden,
- unter Wanderbahnhöfe gibt es Informationen über die örtliche Lage, Barrierefreiheit und eventuelle Nutzung der Ziel- bzw. Abfahrtsbahnhöfe,
- die gezielte Suche nach einer Ortschaft oder einer Sehenswürdigkeit unterstützt die Auswahl der passenden Etappe.

Fallbeispiel: 48 Stunden

Mit dem Titel „48 Stunden“ entwickelte der VBB gemeinsam mit regionalen Partnern ein Produkt zur Verknüpfung von touristischen Sehenswürdigkeiten der jeweiligen Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In den 48 Stunden werden an einem Wochenende die verschiedenen touristischen Angebote gemeinsam mit diversen Veranstaltungen gebündelt präsentiert. Hierdurch sollen die touristischen Potenziale einer Region für den Ballungsraum Berlin erschlossen und durch die Vorstellung der Region zusätzliche Besucher gewonnen werden.

Um den Besuchern aus dem Ballungsraum Berlin die Möglichkeit zu geben, auch ohne



Bild 6.5: Bustouren 48 Stunden Oberhavel

Auto anzureisen, werden vor Ort regelmäßige Busverbindungen zwischen nahe gelegenen Bahnhöfen und den verschiedenen Veranstaltungsorten eingerichtet. In den Bussen werden ortskundige Gästeführer eingesetzt, die die Fahrgäste über die Region informieren. An den wichtigsten Ankunftsbahnhöfen werden zusätzlich Infostände eingerichtet.

Die Entwicklung der Besucherzahlen zeigt deutlich den Erfolg des Projekts: Je Veranstaltung kann mit ca. 2.000 bis 2.500 Gästen gerechnet werden. In den nächsten Jahren werden voraussichtlich die meisten Landkreise an einer „48-Stunden-Aktion“ beteiligt sein.

Erste Ergebnisse von Gästebefragungen in der „Kleeblatt-Region“ (umfasst die Gemeinden Kyritz, Gumtow, Neustadt (Dosse) und Wusterhausen) und im Havelland zeigen, dass es eine überwiegend positive Resonanz der Gäste gibt. Besonders hoch ist der Anteil der Besucher, die beabsichtigen wieder zu kommen. Fast alle Befragten gaben an, nicht über einen Pkw zu verfügen. Für sie ist der ÖPNV die einzige Möglichkeit, die Angebote in Brandenburg wahrzunehmen. Dank guter SPNV-Verbindungen sind die meisten Gäste Tagesbesucher, so dass Übernachtungen

kaum in Anspruch genommen werden. Etwa die Hälfte der Gäste hat bereits an anderen „48-Stunden-Aktionen“ teilgenommen. Alle Befragten bestätigten, dass sie weiterhin an diesen Veranstaltungen teilnehmen wollen und haben deshalb gezielt nach Flyern der nächsten Veranstaltungen gefragt.

Etwa 85 % der Gäste sind Inhaber des VBB-Abos 65+. Pro Teilnehmer wurden ca. 15 bis 20 EUR ausgegeben, wobei das geplante Budget höher war (ca. 30–50 EUR). Die daraus abzuleitende regionalwirtschaftliche Bewertung zielt darauf ab, die aus diesem Angebot generierten Umsätze in der Region, die Wertschöpfung und die Beschäftigungseffekte zu quantifizieren.

Angesichts dieser Erfolge soll die Marke „48 Stunden“ gemeinsam mit der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH und den örtlichen Verantwortlichen weiterentwickelt und die Wiedererkennbarkeit der Dachmarke für alle „48 Stunden“-Veranstaltungen gegeben sein.

6.2 Zukünftiges Infrastruktur- und Bedienungsangebot

Mit den dargestellten Zielnetzen 2013 und 2016 sowie dem Perspektivnetz werden das angestrebte Verkehrsangebot und die dazu notwendigen Infrastrukturen beschrieben.

6.2.1 Zielnetz 2013

Infrastrukturmaßnahmen

Der Zeithorizont 2013 stellt das aktuell geplante Verkehrsangebot und die angestrebte Infrastruktur dar. Neue bzw. berücksichtigte Infrastrukturmaßnahmen sind:

- Erschließung des Flughafens BER bei Inbetriebnahme
 - Ostanbindung an die Görlitzer Bahn,
 - Westanbindung an den südlichen Berliner Außenring.
- Veränderungen bei den Stationen
 - neu Terminalbahnhof Flughafen BER,
 - neu S-Bahnstation Waßmannsdorf,
 - neu Ludwigsfelde-Struveshof (Verlegung Bahnhof Genshagener Heide),
 - neu Ahrensfelde-Rehhahn,
 - neu Zellendorf.
- Abschluss der Sanierungsarbeiten im Abschnitt Berlin-Wannsee – Berlin-Charlottenburg.

Durch den Ausbau der Nordbahn (Berlin – Rostock) und der Dresdner Bahn sind zeitweilige Einschränkungen unvermeidbar, um eine zügige Umsetzung zu ermöglichen.

Verkehrsangebot

Das Linien- und Bedienkonzept 2013 entspricht weitgehend dem Angebot im Fahrplan 2012.

Mit Betriebsaufnahme des Netzes Stadtbahn, Stufe 2, ergeben sich folgende Änderungen:

- Betreiberwechsel RE 2 und RE 4,
- Expressverbindungen Frankfurt (Oder) – Cottbus,
- Entlastung des RE 1 auf dem Abschnitt Potsdam – Berlin durch Züge der RB 21 und RB 22 in der HVZ bis Berlin Friedrichstraße,
- Taktverdichtung RE 7 im Abschnitt Dessau – Bad Belzig,
- Fahrzeitverkürzungen RE 7 durch den Einsatz neuer Fahrzeuge: Fahrzeit Bad Belzig – Berlin Hbf: 57 Minuten, Dessau – Berlin Hbf: 93 Minuten

Mit Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Elster im Juni 2013 ergeben sich folgende Änderungen:

- RE 18 wird auf die Strecke Cottbus – Ruhland – Dresden konzentriert,
- RB 49 übernimmt die Bedienung des bisherigen RE 18 in der Relation Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster),
- dadurch eindeutige Linienführung und Haltekonzeption,
- zusätzliche Einzelfahrten der RB 49 am Wochenende im Abschnitt Ruhland – Falkenberg (Elster).

Weiterhin erfolgen nachfrageorientierte Angebotsanpassungen:

- Entfall von Einzelfahrten in den Nebenverkehrszeiten,
- Reduzierung von Taktfrequenzen in den Nebenverkehrszeiten.

Letztmalig für die Jahre 2013/2014 wird für die Prignitz-Linien RB 73/74 ein reduziertes SPNV-Angebot bestellt. Während dieser Übergangszeit soll in regionaler/kommunaler Regie für die darauf folgenden Jahre ein auf die Verkehrsbedürfnisse abgestimmtes, nachhaltiges sowie dauerhaft finanzierbares Konzept für eine gute Anbindung der Städte und Gemeinden innerhalb der Region und zu den RE-Linien erstellt werden. Die Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin werden hierzu gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft eine gutachterliche Untersuchung in Auftrag geben, die eine valide fachliche Grundlage zur Neuorganisation des ÖPNV in der Region bieten soll.

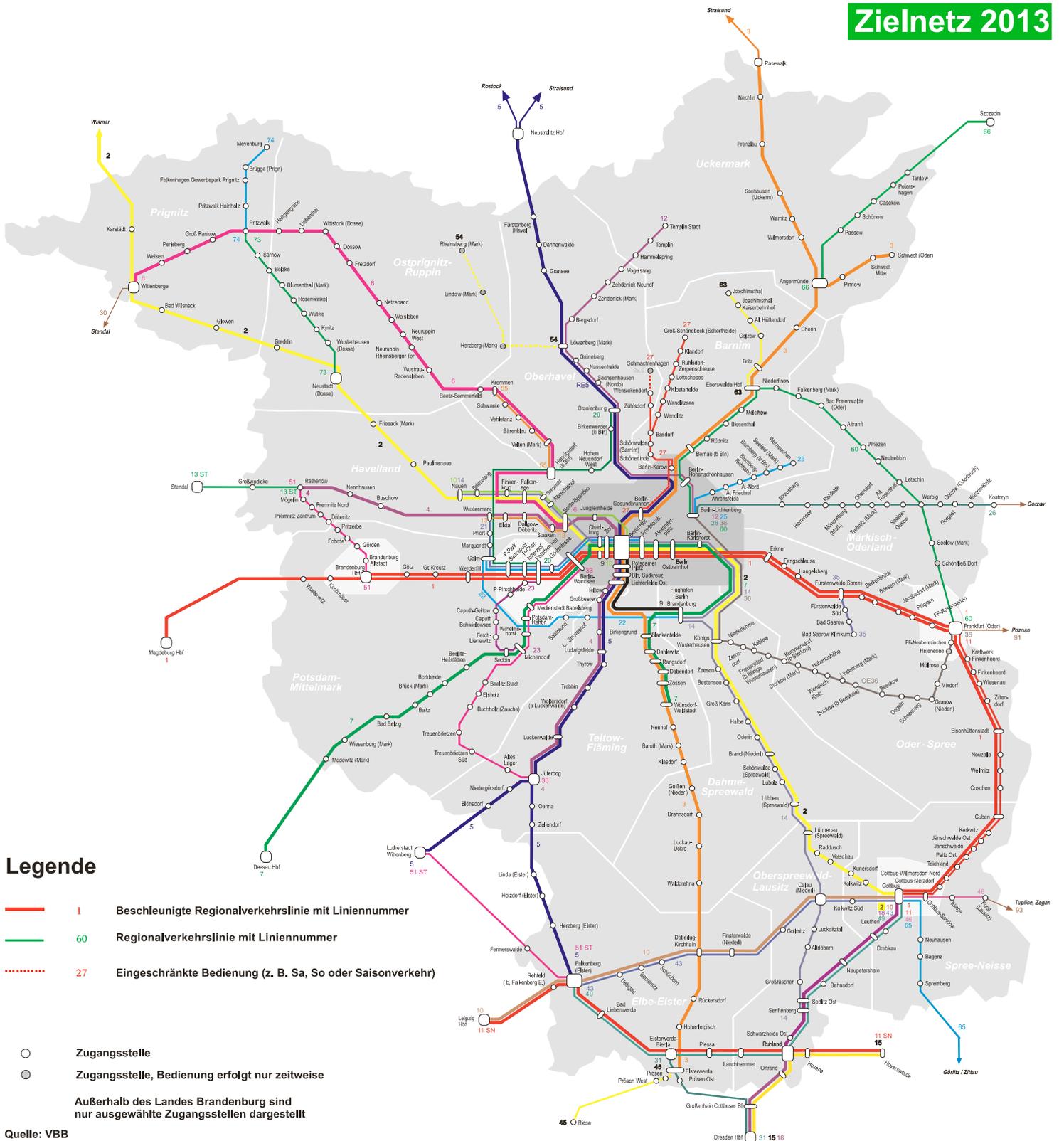


Abb. 6.2:
Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Fahrplan 2013

Tab. 6.1: SPNV-Bedienkonzept 2013

Regionalverkehr

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	
RE 2	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus	60	60	120 Min.-Takt Wismar – Wittenberge
RE 3	Stralsund Hbf – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Elsterwerda	120	120	
RE 3	Schwedt (Oder) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf Waldstadt (– Elsterwerda [HVZ])	120	120	60 Min.-Takt an Mo-Fr Schwedt (Oder) – Angermünde
RE 4	Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	60	60	
RE 5	Stralsund Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	120	120	
RE 5	Rostock Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	120	120	
RE 6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin-Spandau	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Neuruppin West – Wittenberge
RE 7	Dessau Hbf – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER – Wünsdorf Waldstadt	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Dessau Hbf – Bad Belzig
RE 9	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Flughafen BER	30	30	Ab Inbetriebnahme Flughafen BER
RE 10	Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	
RE 11SN	Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	120	120	
RE 15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE 18	Cottbus – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RB 10	Nauen – Berlin-Spandau – Berlin Hbf (tief)	60	60	
RB 11	Frankfurt (Oder) – Cottbus	60	60	
RB 12	Berlin-Lichtenberg – Oranienburg – Templin Stadt	60	60	
RB 13	Berlin-Spandau – Wustermark	60	-	Verkehrt nur in der HVZ
RB 13ST	Rathenow – Stendal	120	120	
RB 14	Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER – Senftenberg	60	60	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam Hbf	60	-	120 Min.-Takt Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam Hbf
RB 21	Wustermark – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstraße [HVZ])	60	120	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 22	Flughafen BER – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstraße [HVZ])	60	60	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 23	Potsdam Hbf – Michendorf	60	120	
RB 25	Berlin-Lichtenberg – Werneuchen	60	60	
RB 26	Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn	60	60	
RB 27	Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Schmachtenhagen nur Sa, So

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 27	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in HVZ
RB 30	Wittenberge – Magdeburg Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 31	Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 33	Berlin-Wannsee – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Beelitz Stadt – Jüterbog
RB 35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum	60	60	
RB 36	Berlin-Lichtenberg – Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	Berlin-Lichtenberg – Königs Wusterhausen nur Mo-Fr, 120 Min.-Takt an Sa, So Beeskow – Frankfurt (Oder)
RB 43	Falkenberg (Elster) – Cottbus	120	120	
RB 45	Elsterwerda – Chemnitz Hbf	120	120	
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60	60	
RB 49	Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	Einzelzüge	120 Min.-Takt an Sa, So Cottbus – Ruhland, neue Linie, ersetzt RE 18
RB 51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	120	
RB 51ST	Falkenberg (Elster) – Dessau Hbf	120	120	Ab 2014 RB 61ST
RB 54	Neuruppin Rheinsberger Tor – Rheinsberg (Mark)	Einzelzüge		Bedarfsorientierter Ausflugsverkehr
RB 55	Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	120	Zusätzliche Verdichterzüge Hennigsdorf – Velten in HVZ
RB 60	Berlin-Lichtenberg – Eberswalde Hbf (– Wriezen [Mo-Fr])	120	120	
RB 60	Berlin-Lichtenberg – Eberswalde Hbf – Wriezen – Frankfurt (Oder)	120	120	
RB 63	Eberswalde Hbf – Britz – Joachimsthal	60	60	Einzelne Taktlücken
RB 65	Cottbus – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB 66	Szczecin Główny – Angermünde	120	120	
RB 73	Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk	Einzelzüge		Bedarfsorientierte Einzellagen
RB 74	Pritzwalk – Meyenburg	Einzelzüge		Bedarfsorientierte Einzellagen
RB 91	Frankfurt (Oder) – Rzepin	Einzelzüge		
RB 93	Forst – Zagan	Einzelzüge		
Ausflug	Ausflugszüge	Einzelzüge		

S-Bahn

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 1	Oranienburg – Berlin	20	20	
S 2	Bernau (bei Berlin) – Berlin – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	20	20	
S 25	Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin – Teltow Stadt	20	20	10 Min.-Takt Berlin – Teltow Stadt
S 3	Erkner – Berlin	20	20	10 Min.-Takt in HVZ und Wochenendausflugsverkehr
S 45	Flughafen BER – Berlin	20	20	
S 46	Königs-Wusterhausen – Berlin	20	20	
S 5	Strausberg Nord – Strausberg – Hoppegarten – Berlin	20	20	40 Min.-Takt Strausberg Nord – Strausberg, 10 min-Takt Hoppegarten – Berlin

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 7	Potsdam Hbf – Berlin	10	10	
S 8	Birkenwerder – Berlin (– Zeuthen [HVZ])	20	20	60 Min.-Takt im Spätverkehr
S 9	Flughafen BER – Berlin	20	20	Ab Betriebsaufnahme BER
Mehrfach aufgeführte Linien ergänzen sich auf Teilabschnitten zu einem dichteren Takt.				

Landesbedeutsame Buslinie

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
618	Potsdam – Wünsdorf	60	---	Einzelne Taktlücken

6.2.2 Zielnetz 2016

Das Zielnetz 2016 ist geprägt durch die voraussichtliche Fertigstellung des Bahnhofs Berlin Ostkreuz.

Infrastrukturmaßnahmen

Der Planungshorizont berücksichtigt die bis 2016 zu erwartenden Inbetriebnahmen von weiteren Aus- und Neubauvorhaben an der Infrastruktur. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtung von Regionalverkehrslinien von und nach Berlin ergeben sich auch Änderungen im Zusammenhang mit Maßnahmen innerhalb des Landes Berlin:

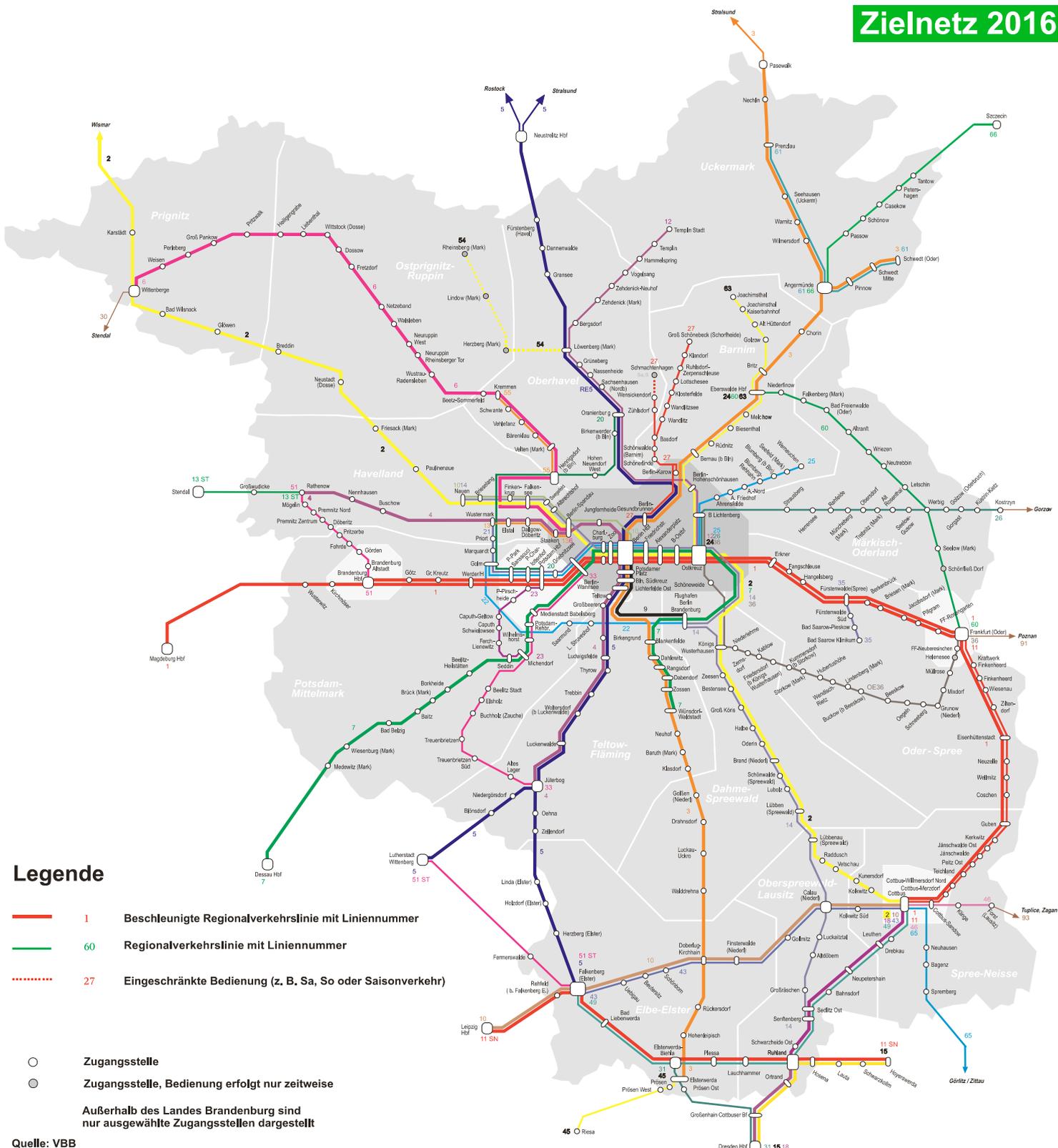
- Inbetriebnahme Berlin Ostkreuz als Regionalbahnhof,
- Inbetriebnahme der Zulaufstrecken Lichtenberg – Ostkreuz (Wriezener Bahn und Ost-Bahn) und Lichtenberg – Ostkreuz – Schöneweide – Grünauer Kreuz,
- Berlin – Rostock: Inbetriebnahme der Höchstgeschwindigkeit 160 km/h auf dem Abschnitt Neustrelitz – Oranienburg.

Verkehrsangebot

Das Zielnetz 2016 beinhaltet folgende Änderungen:

- Mit Ausbau der Bahnstrecke Oranienburg – Neustrelitz Fahrzeitverkürzungen für den RE 5,
- mit Änderung der Fahrplanlage des RE 5 ändert sich auch das Fahrplangefüge der RB 12, in Zehdenick wird ein Nullknoten eingerichtet, die Korrespondenz beider Linien im Bahnhof Oranienburg kann wieder aufgenommen werden,
- mit Einbindung des Bahnhofs Berlin Ostkreuz in das Regionalverkehrsnetz ergeben sich verbesserte Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Regionalverkehr und zur S-Bahn sowie kürzere Reisezeiten,
- mit dem Fahrplan 2015 entfällt die Liniendurchbindung Frankfurt (Oder) – Wriezen – Eberswalde nach Berlin-Lichtenberg mit der RB 60,
- die RB 24 übernimmt zeitgleich den Abschnitt Eberswalde – Berlin.

Im Zusammenhang mit den Verzögerungen beim Bau der Dresdner Bahn in Berlin werden Maßnahmen geprüft, um Teile des Perspektivnetzes bereits früher umzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Linienführungen im Verkehrsraum Flughafen BER/Königs Wusterhausen/südöstliches Berlin.



Legende

- 1 Beschleunigte Regionalverkehrslinie mit Liniennummer
- 60 Regionalverkehrslinie mit Liniennummer
- ⋯ 27 Eingeschränkte Bedienung (z. B. Sa, So oder Saisonverkehr)

- Zugangsstelle
- Zugangsstelle, Bedienung erfolgt nur zeitweise

Außerhalb des Landes Brandenburg sind nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt

Quelle: VBB

Abb. 6.3:

Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Zeithorizont 2016

Tab. 6.2: SPNV-Bedienkonzept 2016

Regionalverkehr

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	
RE 2	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus	60	60	120 Min.-Takt Wismar – Wittenberge
RE 3	Stralsund Hbf – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Elsterwerda	120	120	
RE 3	Schwedt (Oder) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf Waldstadt (– Elsterwerda [HVZ])	120	120	
RE 4	Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	60	60	
RE 5	Stralsund Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	120	120	
RE 5	Rostock Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	120	120	
RE 6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin-Spandau	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Neuruppin West – Wittenberge
RE 7	Dessau Hbf – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER – Wünsdorf Waldstadt	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Dessau Hbf – Bad Belzig
RE 9	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Flughafen BER	30	30	
RE 10	Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	
RE 15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE 18	Cottbus – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RB 10	Nauen – Berlin-Spandau – Berlin Hbf (tief)	60	60	
RB 11	Frankfurt (Oder) – Cottbus	60	60	
RB 12	Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt	60	60	
RB 13	Berlin-Spandau – Wustermark	60	-	Verkehrt nur in der HVZ
RB 13ST	Rathenow – Stendal	120	120	
RB 14	Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER – Senftenberg	60	60	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam Hbf	60	-	120 Min.-Takt Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam Hbf
RB 21	Wustermark – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	120	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 22	Flughafen BER – Golm – Potsdam Hbf. – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	60	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 23	Potsdam Hbf – Michendorf	60	120	
RB 24	Eberswalde – Berlin-Lichtenberg – Berlin Ostkreuz	60	60	Ersetzt im Abschnitt Eberswalde – Berlin-Lichtenberg die heutige RB 60
RB 25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
RB 26	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów)	60	60	
RB 27	Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Schmachtenhagen nur Sa, So
RB 27	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in HVZ
RB 30	Wittenberge – Magdeburg Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 31	Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 33	Berlin Wannsee – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Beelitz Stadt – Jüterbog
RB 35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum	60	60	
RB 36	(Berlin-Lichtenberg*) – Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Beeskow – Frankfurt (Oder)
RB 43	Falkenberg (Elster) – Cottbus	120	120	
RB 45	Elsterwerda – Chemnitz Hbf	120	120	
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60	60	
RB 49	Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	Einzelzüge	120 Min.-Takt an Sa, So zwischen Ruhland – Falkenberg (Elster)
RB 51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	120	
RB 54	Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)	Einzelzüge		Bedarfsorientierter Ausflugsverkehr
RB 55	Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	120	Zusätzliche Verdichterzüge zwischen Hennigsdorf – Velten in HVZ
RB 60	Eberswalde Hbf – Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	120	120 Min.-Takt zwischen Wriezen – Frankfurt (Oder)
RB 61	Schwedt (Oder) – Angermünde – Prenzlau	120	-	Neue Linie, ersetzt RE 3
RB 61ST	Falkenberg (Elster) – Dessau Hbf	120	120	
RB 63	Eberswalde Hbf – Britz – Joachimsthal	60	60	Einzelne Taktlücken
RB 65	Cottbus – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB 66	Szczecin Glowny – Angermünde	120	120	
RB 91	Frankfurt (Oder) – Rzepin			Taktverkehr angestrebt
RB 93	Forst – Zagan			Taktverkehr angestrebt
S 4	Geithain – Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	120	120	Neue Linie, ersetzt RE 11 Sachsen
Ausflug	Ausflugszüge	Einzelzüge		

* in Abhängigkeit von der Abstimmung mit Berlin

S-Bahn

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 1	Oranienburg – Berlin	20	20	
S 2	Bernau (bei Berlin) – Berlin – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	20	20	
S 25	Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin – Teltow Stadt	20	20	10 Min.-Takt Berlin – Teltow Stadt
S 3	Erkner – Berlin	20	20	10 Min.-Takt in HVZ und Wochenendausflugsverkehr
S 45	Flughafen BER – Berlin	20	20	
S 46	Königs-Wusterhausen – Berlin	20	20	
S 5	Strausberg Nord – Berlin	20	20	10 min-Takt Hoppegarten – Berlin
S 7	Potsdam Hbf – Berlin	10	10	
S 8	Birkenwerder – Berlin (– Zeuthen [HVZ])	20	20	60 Min.-Takt im Spätverkehr
S 9	Flughafen BER – Berlin	20	20	

Mehrfach aufgeführte Linien ergänzen sich auf Teilabschnitten zu einem dichteren Takt.

Landesbedeutsame Buslinie

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
618	Potsdam – Wünsdorf	60		Einzelne Taktlücken

6.2.3 Perspektivnetz

Rahmenbedingungen

Das Perspektivnetz gibt einen Ausblick auf die mittel- bis langfristige SPNV-Planung. Folgende Rahmenbedingungen haben u. a. Einfluss auf die Gestaltung des Perspektivnetzes:

- Ergebnisse der weiteren Ausschreibungen von Verkehrsleistung,
- zukünftige Finanzierung,
- Weiterentwicklung der Energie- und Infrastrukturpreise,
- Entwicklung der Fahrgastzahlen,
- Infrastrukturentwicklung,
- Neuorganisation der Bahnen des Bundes und deren Auswirkungen.

Infrastrukturentwicklung

Die wichtigsten Maßnahmen im Überblick:

- Prioritäres Vorhaben ist der Lückenschluss der Dresdner Bahn im Abschnitt Berlin Südkreuz – Blankenfelde einschließlich der Mahlower Kurve. Erst hierdurch kann der geplante Flughafen-Express über die vorgesehene Strecke fahren. Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für den 15 Minuten-Takt und eine nochmalige Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten geschaffen.
- Mit der Inbetriebnahme des Lückenschlusses der Dresdner Bahn wird auch das Linienkonzept im Verkehrsraum Flughafen BER/Königs Wusterhausen/südöstliches Berlin neu strukturiert.
- Zusätzlich können die Züge in Richtung Elsterwerda und Dresden über diese Strecke mit ebenfalls verkürzten Fahrzeiten verkehren. Ein weiterer und wichtiger Vorteil ist die Entflechtung der Zulaufstrecken aus Richtung Jüterbog und Doberlug-Kirchhain zum Bahnhof Berlin Südkreuz auf der Anhalter Bahn.

- Ausbau Dresdner Bahn auf dem Abschnitt Blankenfelde – Dresden für 160/200 km/h.
- Maßnahmen im Raum Potsdam sind an erster Stelle die Einrichtung eines Haltes in Potsdam Pirschheide (oben) und an zweiter Stelle der Wiederaufbau der Eisenbahnüberführung über die Wetzlarer Bahn.
- Elektrifizierung Passow – Szczecin (Stettin) und Ausbau der Stettiner Bahn für 160 km/h.
- Anpassung der Kremmener Bahn für den Regionalverkehr auf dem Abschnitt Schönholz – Hennigsdorf.
- Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen über die Stettiner Bahn.
- Beseitigung der Einleisigkeit auf der Görlitzer Bahn im Bahnhof Königs Wusterhausen und Neubau eines Wendegleises.
- Elektrifizierung und gleichzeitige Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h der Stammstrecke Wustermark – Rathenow – Stendal zur Entflechtung des Regionalverkehrs und des schnellen Fernverkehrs sowie zur Verlängerung der RE-Züge nach Stendal.
- Das Land Brandenburg strebt eine direkte Einführung der zukünftig auf Brandenburger Gebiet leistungsfähig ausgebauten Nordbahn auf Berliner Gebiet an.

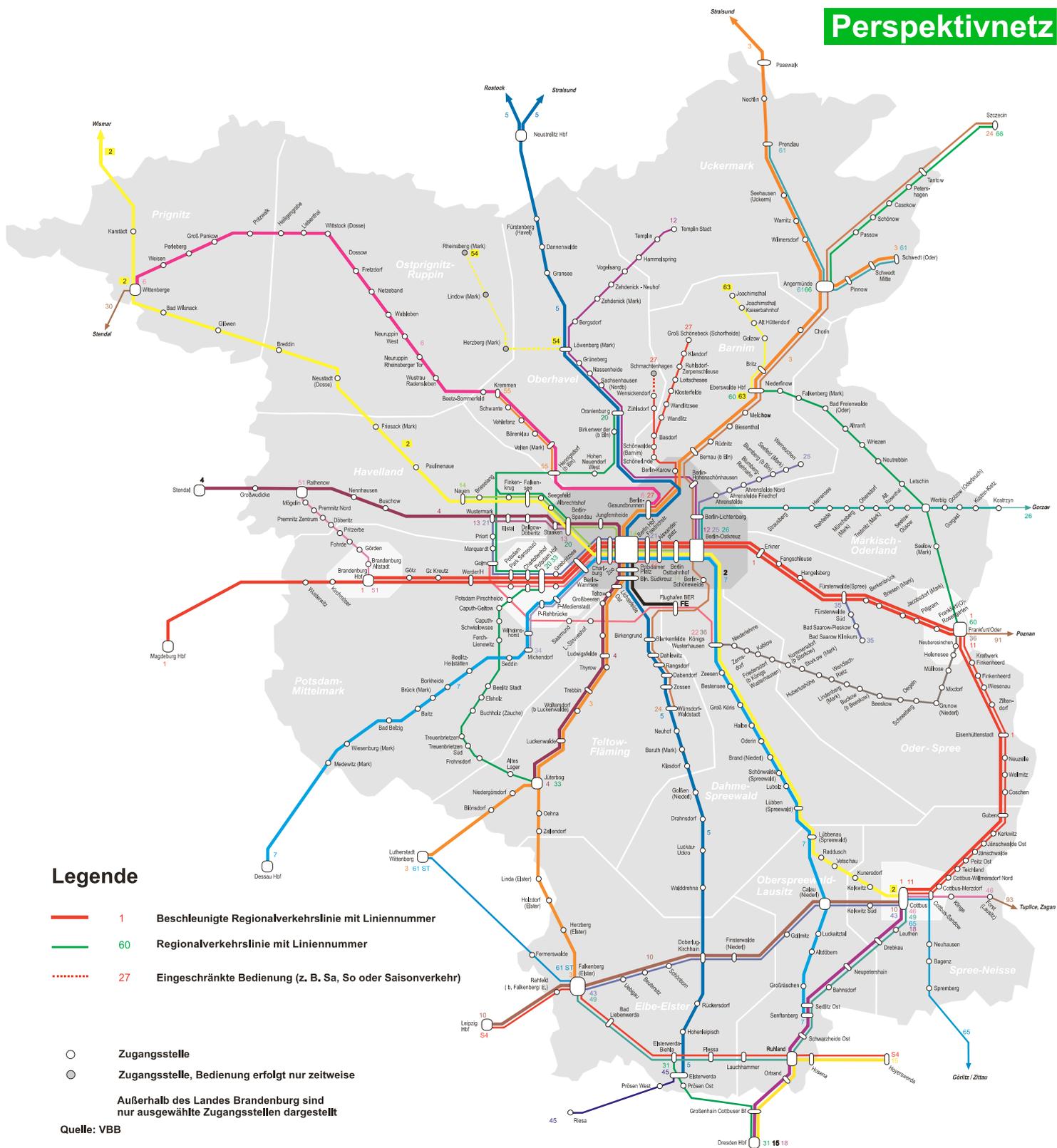
Verkehrsangebot

Mit dem Perspektivnetz verbundene Linienänderungen gegenüber dem Zielnetz 2016:

- Tausch der Linienäste RE 3/RE 5 im Zusammenhang mit den Fahrzeitverkürzungen nach Ausbau der Nordbahn (Berlin – Rostock) und der Dresdner Bahn zur Beibehaltung der Anschlussbeziehungen:
 - RE 3 Stralsund – Eberswalde – Berlin Hbf (tief) – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg.

- RE 5 Rostock/Stralsund – Neustrelitz – Berlin Hbf (tief) – Elsterwerda
- Umsetzung des Zielkonzeptes zur Anbindung des Flughafen BER:
 - FE FlughafenExpress Berlin Hbf – Flughafen BER (ersetzt RE 9).
 - RE 7 Dessau – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Senftenberg, einschließlich Taktverdichtung Michendorf – Berlin-Wannsee.
 - RB 14 Nauen – Berlin-Spandau – Zoologischer Garten – Berlin Ostbahnhof.
 - RB 22 Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee.
 - RB 24 (Szczecin –) Eberswalde – Berlin-Lichtenberg – Berlin-Schöneweide – Flughafen BER – Wünsdorf Waldstadt.
- Einbindung PrignitzExpress (über Kremmener Bahn) und Heidekrautbahn (über Stettiner Bahn oder Stammstrecke) nach Berlin-Gesundbrunnen:
 - RE 6 Wittenberge – Neuruppin – Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen.
 - RB 27 Groß Schönebeck/Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Gesundbrunnen.
- Wiederaufbau der Brücke über die Wetzlarer Bahn zur besseren Erschließung der Nachfrageströme im Bereich Beelitz/Michendorf/Potsdam und Angebot eines Halbstundentaktes Michendorf – Berlin:
 - RB 33 Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz Stadt – Potsdam Hbf (ersetzt RB 23).
 - RB 34 Michendorf – Berlin-Wannsee.

Perspektivnetz



Legende

- 1 Beschleunigte Regionalverkehrslinie mit Liniennummer
- 60 Regionalverkehrslinie mit Liniennummer
- ⋯ 27 Eingeschränkte Bedienung (z. B. Sa, So oder Saisonverkehr)

- Zugangsstelle
- Zugangsstelle, Bedienung erfolgt nur zeitweise

Außerhalb des Landes Brandenburg sind nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt

Quelle: VBB

Abb. 6.4:
Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg – Perspektivnetz

Tab. 6.3: SPNV-Perspektivnetz

Regionalverkehr

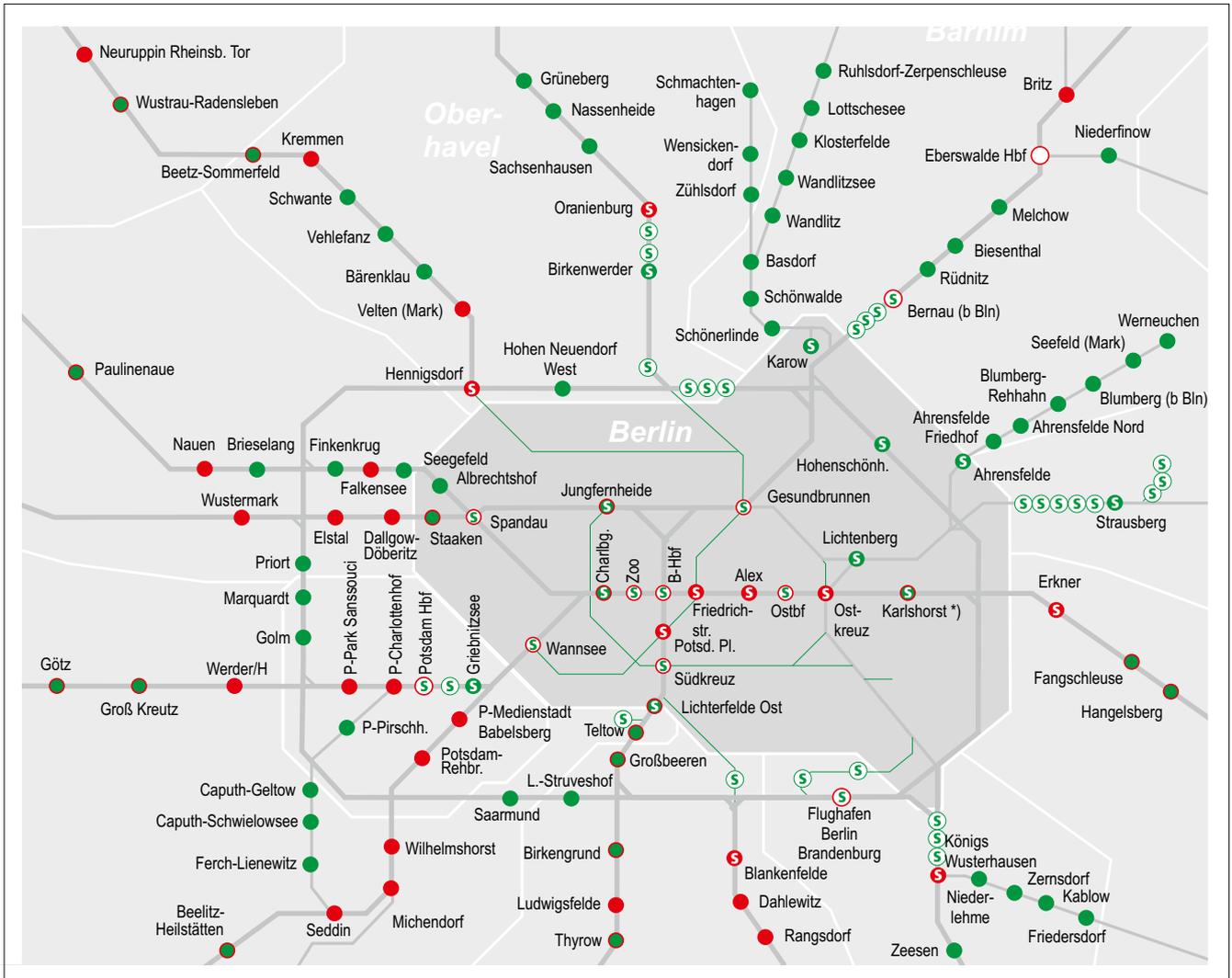
Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 1	Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	
RE 2	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus	60	60	120 Min.-Takt Wismar – Wittenberge
RE 3	Stralsund Hbf – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	120	120	
RE 3	Schwedt (Oder) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	120	120	
RE 4	Stendal – Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	60	60	120 Min.-Takt Stendal – Rathenow
RE 5	Stralsund Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Elsterwerda	120	120	
RE 5	Rostock Hbf – Neustrelitz Hbf – Oranienburg – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Wünsdorf Waldstadt (– Elsterwerda [HVZ])	120	120	
RE 5	Berlin Hbf (tief) – Zossen	60	-	Verkehrt nur in HVZ
RE 6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin Gesundbrunnen	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Neuruppin West – Wittenberge
RE 7	Dessau Hbf – Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Senftenberg	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Dessau Hbf – Bad Belzig
RE 10	Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	
RE 15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
RE 18	Cottbus – Ruhland – Dresden Hbf	120	120	
FE	Berlin Hbf (tief) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Flughafen BER	15	15	
RB 10	Nauen – Berlin-Spandau – Berlin Hbf (tief)	60	60	
RB 11	Frankfurt (Oder) – Cottbus	60	60	
RB 12	Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt	60	60	
RB 13	Berlin-Spandau – Wustermark	60	-	Verkehrt nur in HVZ
RB 14	Nauen – Berlin Stadtbahn – Berlin Ostbahnhof	60	60	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam	120	-	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin-Spandau	120	-	

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 21	Wustermark – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	120	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	60	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr
RB 24	(Szczecin –) Eberswalde – Berlin-Lichtenberg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Wünsdorf Waldstadt	60	60	Einzelzüge zwischen Szczecin – Eberswalde
RB 25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
RB 26	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów Wlkp.)	60	60	Taktverkehr nach Gorzów Wlkp. angestrebt
RB 27	Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	60	60	
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	60	60	Schmachtenhagen an Sa, So
RB 30	Wittenberge – Magdeburg Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 31	Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 33	Potsdam Hbf – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Beelitz Stadt – Jüterbog, ersetzt RB 23
RB 34	Michendorf – Berlin Wannsee	60	-	Neue Linie, ersetzt RB 33
RB 35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum	60	60	
RB 36	(Berlin-Lichtenberg*) – Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	120 Min.-Takt Sa, So Beeskow – Frankfurt (Oder)
RB 43	Falkenberg (Elster) – Cottbus	120	120	
RB 45	Elsterwerda – Chemnitz Hbf	120	120	
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60	60	
RB 49	Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	Einzelzüge	120 Min.-Takt an Sa, So zwischen Ruhland – Falkenberg (Elster)
RB 51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	120	
RB 54	Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)	Einzelzüge		Bedarfsorientierter Ausflugsverkehr
RB 55	Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	120	Zusätzliche Verdichterzüge zwischen Hennigsdorf – Velten in HVZ
RB 60	Eberswalde Hbf – Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	120	120 Min.-Takt zwischen Wriezen – Frankfurt (Oder)
RB 61	Schwedt (Oder) – Angermünde – Prenzlau	120	-	
RB 61ST	Falkenberg (Elster) – Dessau Hbf	120	120	
RB 63	Eberswalde Hbf – Britz – Joachimsthal	60	60	Einzelne Taktlücken

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 65	Cottbus – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB 66	Szczecin Główny – Angermünde	120	120	
RB 91	Frankfurt (Oder) – Rzepin	Einzelzüge		Taktverkehr angestrebt
RB 93	Forst – Zagan	Einzelzüge		Taktverkehr angestrebt
S 4	Geithain – Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	120	120	Linie ersetzt RE 11 Sachsen
Ausflug	Ausflugszüge	Einzelzüge		
* in Abhängigkeit von der Abstimmung mit Berlin				

S-Bahn

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 1	Oranienburg – Berlin	20	20	
S 2	Bernau (bei Berlin) – Berlin – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	20	20	
S 25	Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin – Teltow Stadt	20	20	10 Min.-Takt Berlin – Teltow Stadt
S 3	Erkner – Berlin	20	20	10 Min.-Takt in HVZ und Wochenend-Ausflugsverkehr
S 45/S 85	Flughafen BER – Berlin	20	20	ggf. Änderung Linienverlauf in Berlin
S 46	Königs Wusterhausen – Berlin	20	20	
S 5	Strausberg Nord – Berlin	20	20	10 Min.-Takt Hoppegarten – Berlin
S 7	Potsdam Hbf – Berlin	10	10	
S 8	Hohen Neuendorf – Berlin (– Zeuthen [HVZ])	20	20	60 Min.-Takt im Spätverkehr
S 9	Flughafen BER – Berlin	20	20	
Mehrfach aufgeführte Linien ergänzen sich auf Teilabschnitten zu einem dichteren Takt.				



Legende

- | | | | |
|--|---|---|---|
| | Beschleunigter Regionalverkehr, Fernverkehrszugang | | Regionalverkehr, ersatzweise durch beschleunigten Regionalverkehr; S-Bahnverkehr |
| | Beschleunigter Regionalverkehr, Fernverkehrszugang, S-Bahnverkehr | | Regionalverkehr |
| | Beschleunigter Regionalverkehr | | Regional- und S-Bahnverkehr |
| | Beschleunigter Regional- und S-Bahnverkehr | | S-Bahnverkehr (innerhalb des Landes Berlin ohne Darstellung reiner S-Bahnstationen) |
| | Regionalverkehr, ersatzweise durch beschleunigten Regionalverkehr | | |
| | | * | Bedienung nur bis zur Fertigstellung der unteren Regionalbahnsteige in Ostkreuz |

Abb. 6.5:
Regionalverkehr Berlin und Umland 2013–2017



Abb. 6.6:
SPNV Planungsregion Havelland-Fläming 2013–2017

Legende

-  Beschleunigter Regionalverkehr, Fernverkehrszugang
-  Beschleunigter Regional- und S-Bahnverkehr, Fernverkehrszugang
-  Beschleunigter Regionalverkehr
-  **Beschleunigter Regional- und S-Bahnverkehr**
-  Regionalverkehr, ersatzweise durch beschleunigten Regionalverkehr
-  Regionalverkehr
-  **Regional- und S-Bahnverkehr**
-  S-Bahnverkehr

Quelle: VBB

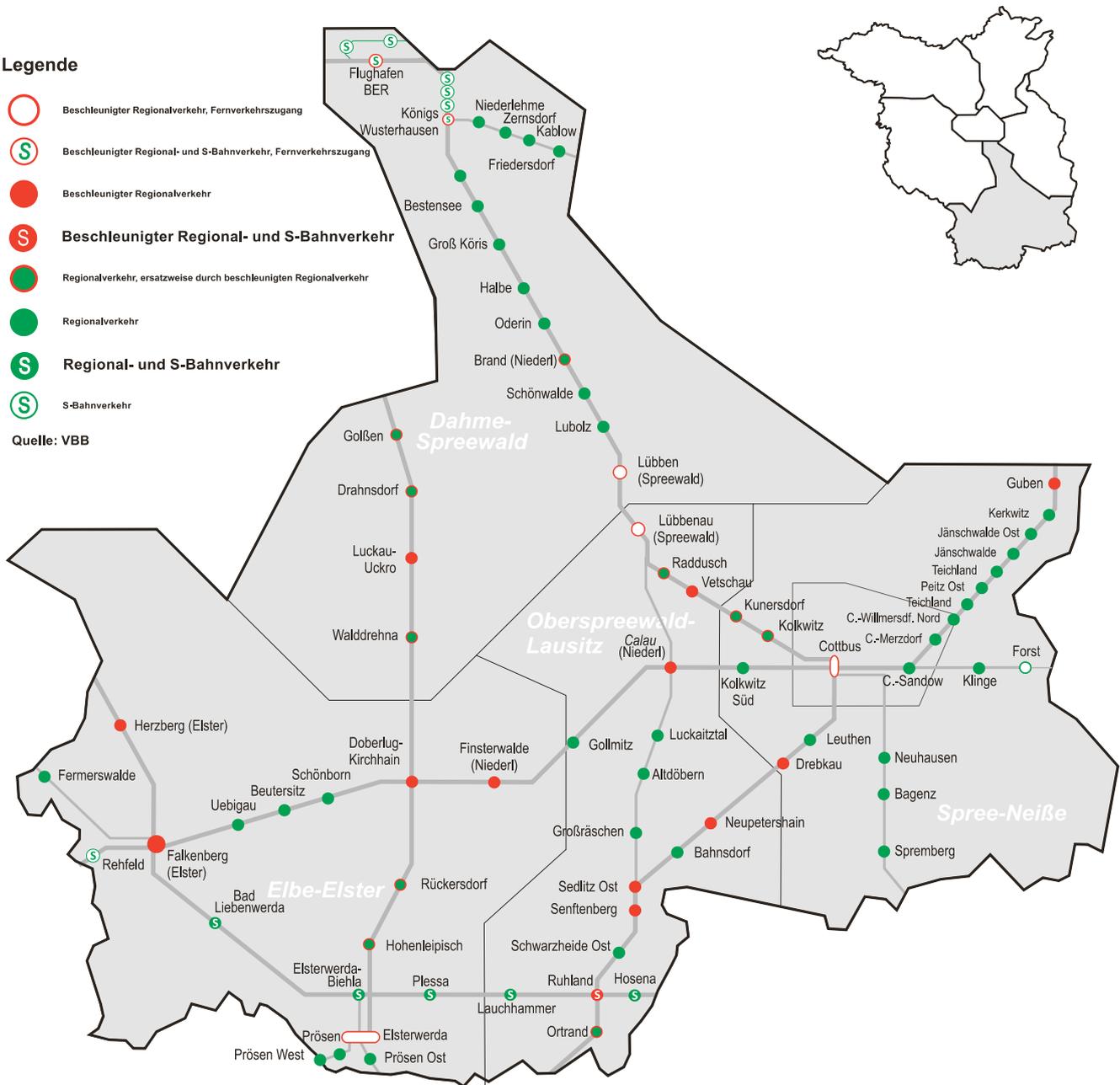
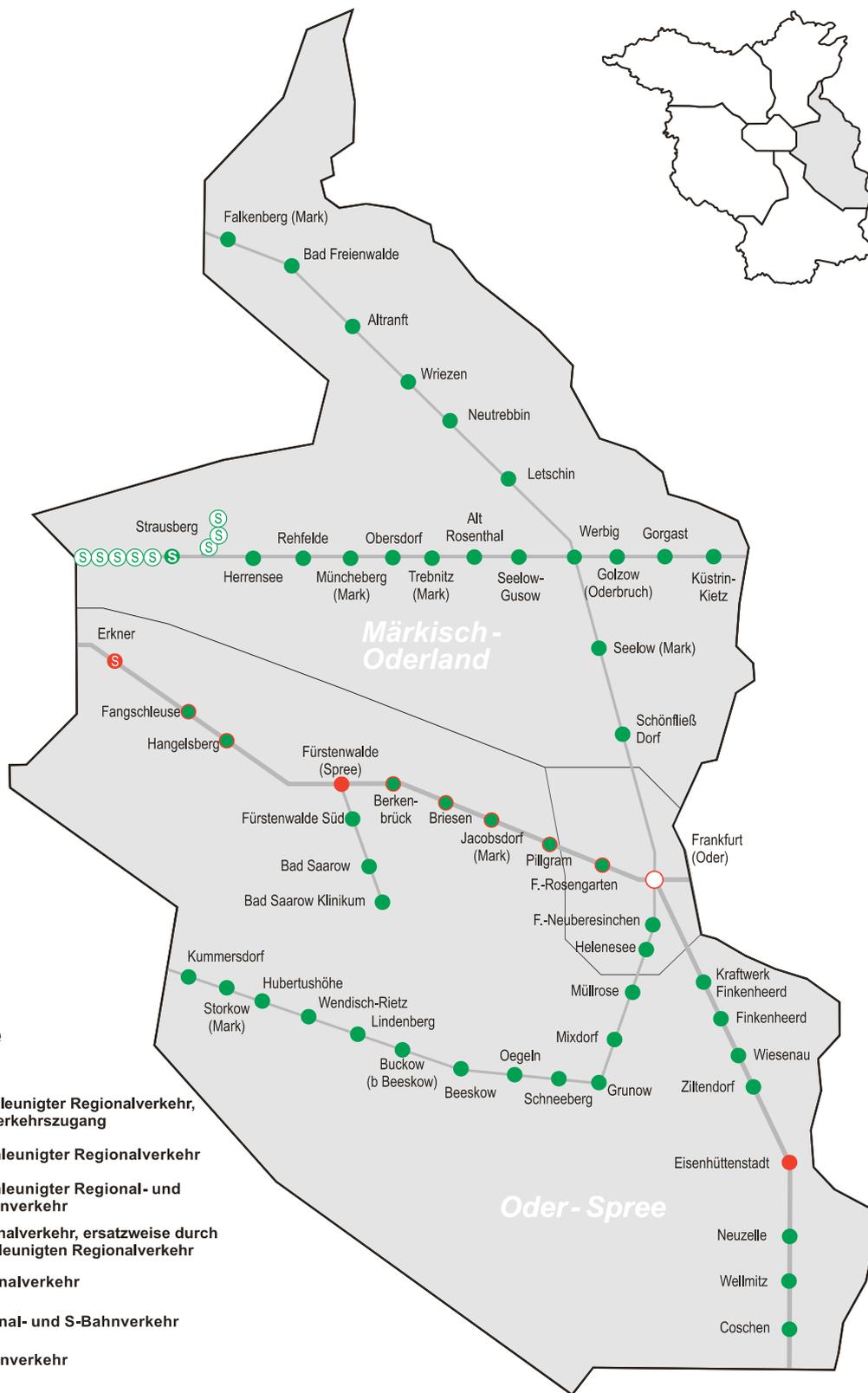


Abb. 6.7:
SPNV Planungsregion Lausitz-Spreewald 2013–2017



Legende

-  Beschleunigter Regionalverkehr, Fernverkehrszugang
-  Beschleunigter Regionalverkehr
-  Beschleunigter Regional- und S-Bahnverkehr
-  Regionalverkehr, ersatzweise durch beschleunigten Regionalverkehr
-  Regionalverkehr
-  Regional- und S-Bahnverkehr
-  S-Bahnverkehr

Quelle: VBB

Abb. 6.8:
SPNV Planungsregion Oderland-Spree 2013–2017

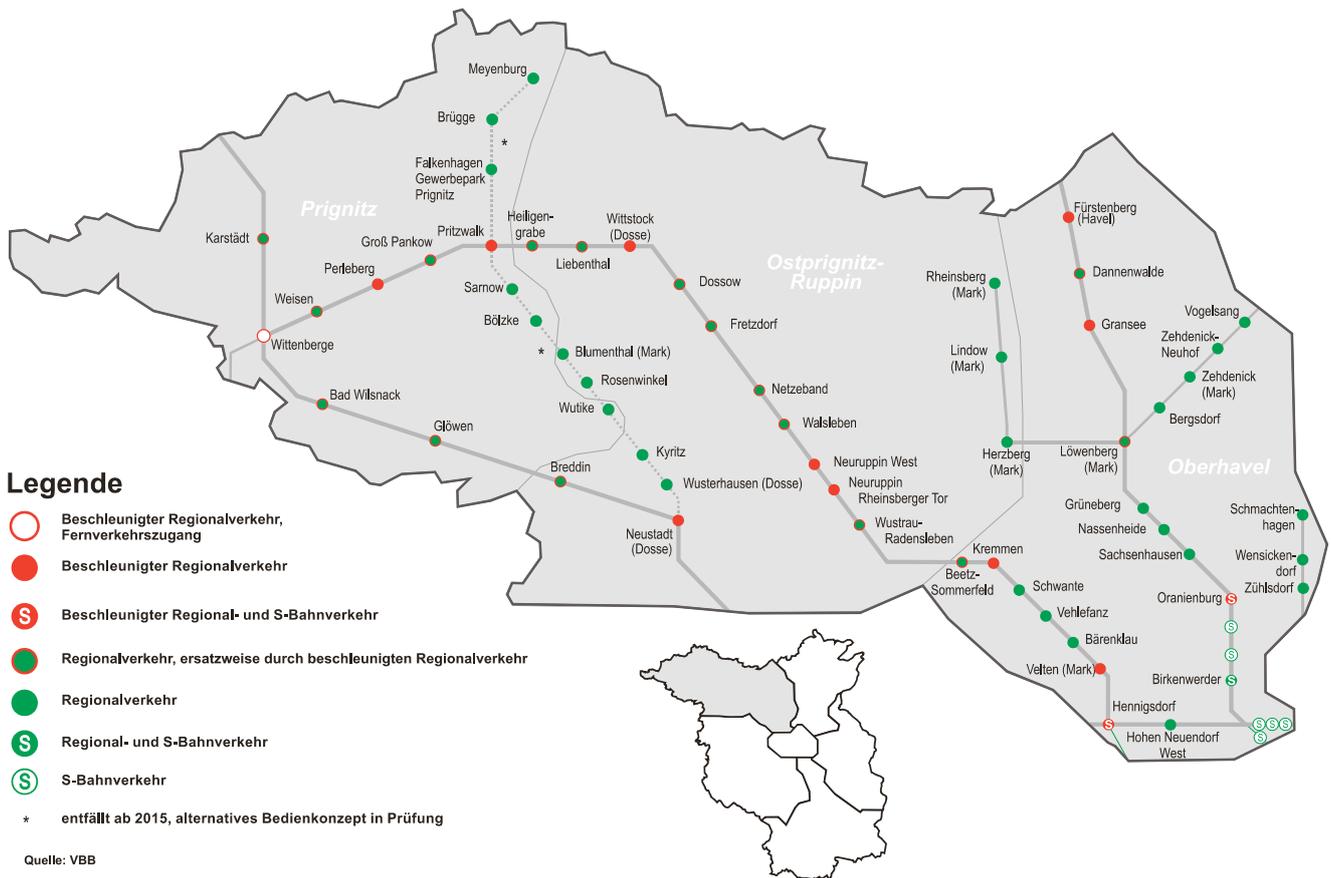


Abb. 6.9:
SPNV Planungsregion Prignitz-Oberhavel 2013–2017

Legende

-  Beschleunigter Regionalverkehr, Fernverkehrszugang
-  Beschleunigter Regionalverkehr, S-Bahnverkehr, Fernverkehrszugang
-  Beschleunigter Regionalverkehr
-  Regionalverkehr, ersatzweise durch beschleunigten Regionalverkehr
-  Regionalverkehr
-  S-Bahnverkehr

Quelle: VBB

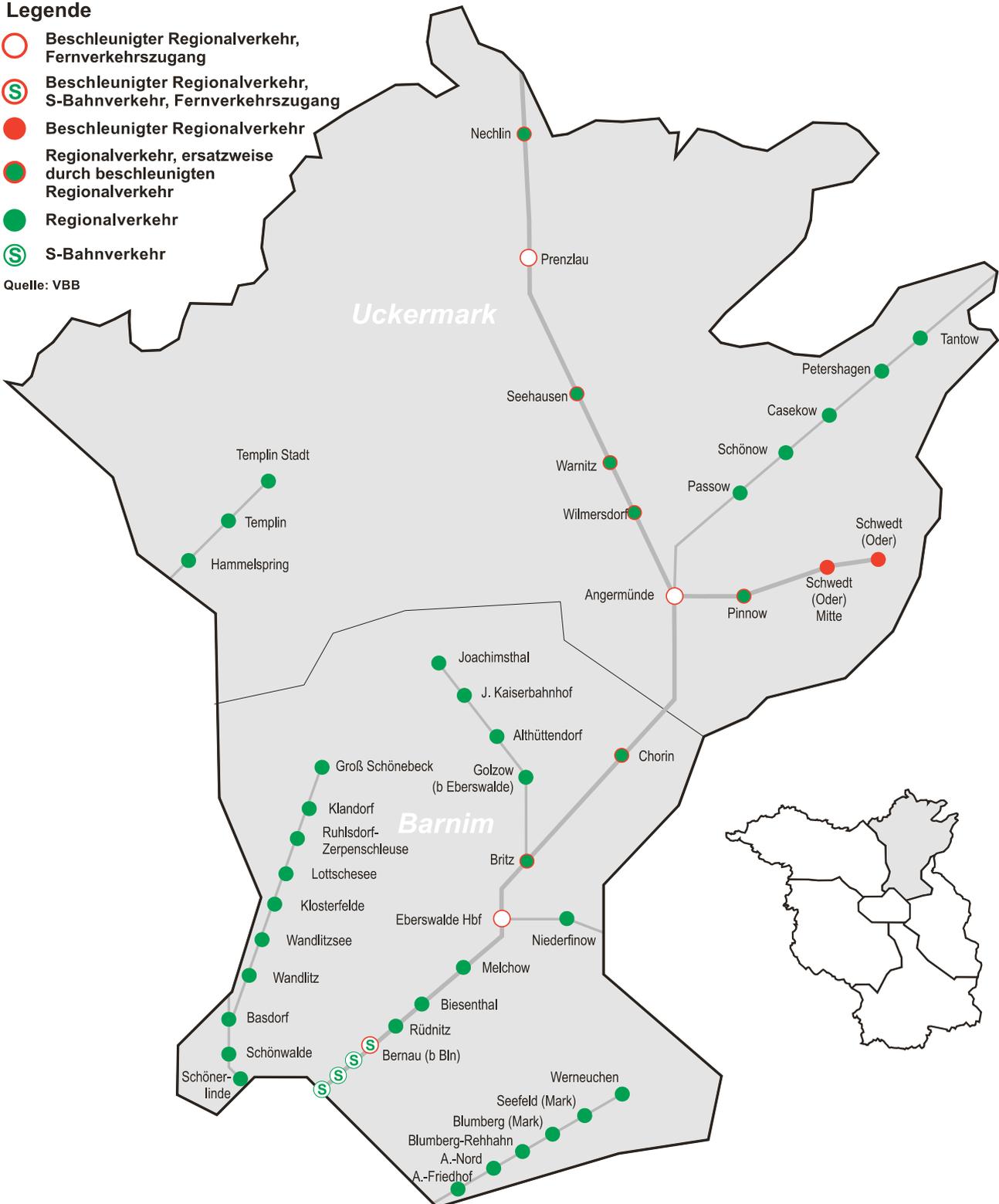


Abb. 6.10:
SPNV Planungsregion Uckermark-Barnim 2013–2017

Anhang – Ausgewertete und verwendete Quellen

Europäische Kommission (1999)

EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept

Gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg (2009)

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg

(ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (zuletzt geändert Dezember 2006)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz –

RegG) vom 27. Dezember 1993 (zuletzt geändert in Dezember 2007)

Land Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2010)

Der Nahverkehrsplan – Berlin fährt vor, Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2010-2014

Land Brandenburg (2002)

Integriertes Verkehrskonzept 2002

Landesamt für Bauen und Verkehr Land Brandenburg (2012)

Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg für den Zeitraum 2011–2030

Landesamt für Bauen und Verkehr Land Brandenburg (2012)

Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Land Brandenburg (2008)

Landesnahverkehrsplan 2008-2012

Planungsbuero Richter-Richard (2010)

Förderung des (touristischen) Radverkehrs in den drei Wirtschaftsregionen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin – Schnittstelle Fahrrad/Bahnhof

Planungsbuero Richter-Richard (2011)

Integriertes Verkehrskonzept RWK Neuruppin

www.re6-nach-berlin.de/download/PrignitzExpress_Langfassung.pdf abgerufen 2012-12-03

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2012)

Qualifizierende Untersuchung von Varianten zur Einbindung des Prignitz-Expresses (PE) über die Kremmener Bahn nach Berlin – Abschlussbericht

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2011)

Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2011)

Qualitätsanalyse Netzzustand 2011, Länder Berlin und Brandenburg, Ergebnisbericht

**Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft des Landes Brandenburg**

Referat 10 Koordination, Kommunikation, Internationales

Henning-von-Tresckow-Straße 2–8

14467 Potsdam

oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de

www.mil.brandenburg.de

