

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Brandenburg e. V.
Haus der Natur, Lindenstr. 34, 14467 Potsdam, info@vcd-brandenburg.de

Stellungnahme zum Entwurf Landesnahverkehrsplan 2018

in der Fassung vom 20.10.2017

A. Einleitung

Der Brandenburger Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung ein. Der VCD Brandenburg e.V. beschäftigt sich mit verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen in den Städten und Kreisen Brandenburgs. Dabei tritt er für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen ein.

B. Allgemeine Einschätzung des Entwurfs LNVP 2018

Der VCD Brandenburg sieht im vorliegenden Entwurf für den Landesnahverkehrsplan 2018 einen großen Schritt in die richtige Richtung. Die durch die Mobilitätsstrategie 2030 eingeleitete Trendwende in der brandenburgischen Verkehrspolitik, wird von uns sehr begrüßt. Es ist daher konsequent, dass diese auch in dem LNVP ihren Niederschlag gefunden hat. Vor allem sind für uns entscheidend:

- dass der LNVP nicht mehr von Streichungen und Stilllegungen von ÖPNV-Verbindungen geprägt ist, sondern eine beträchtliche Ausweitung des Angebots vorsieht,
- die ländlichen Räume **und** das Berliner Umland jeweils eine gute Berücksichtigung finden,
- der ökologische Aspekt – im Zusammenspiel mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes – betrachtet wird und
- zukünftig erstmals Landesmittel in erkennbaren Größenordnungen in die Hand genommen werden sollen.

Das MIL bekennt sich erstmals deutlich zum „Bahnland Brandenburg“. Der SPNV wird nicht mehr als „lästige“ Pflichtübung begriffen, die mit einem Minimum an (insbesondere finanziellem) Aufwand möglichst schnell zu erledigen ist. Das MIL nimmt nunmehr seinen politischen Gestaltungsauftrag in Anbetracht der derzeitigen Herausforderungen (Demografischer Wandel, Klimapolitik, zunehmende Pendlerströme, Digitalisierung etc.) wahr. Mit der Abkehr vom stetigen Abbau des Angebots in der Fläche und nur geringfügigen Verbesserungen im Berliner Umland hin zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung werden den Bürgerinnen und Bürger langfristig gute Lösungen in Aussicht gestellt.

An vielen Stellen bleibt der LNVP jedoch nur im Ungefähren. Verbesserungen werden zwar beschrieben und als sinnvoll eingeschätzt – konkrete Zahlen und Planungen fehlen dann aber doch. Viele beschriebene Maßnahmen sind längst überfällig und aufgrund des üblichen Planungsvorlaufs im ÖPNV bietet der neue LNVP keine Möglichkeit, die schon heute nötigen Verkehre auch zeitnahe bereitzustellen. Viele Maßnahmen, wie die für 2022 angedachten Taktverdichtungen und der in Aussicht genommene Infrastrukturausbau, hätten schon im LNVP 2013 – 2017 angegangen werden müssen, um der heutigen Nachfrage gerecht zu werden. So bleibt nur der dringende Appell, die angedachten Maßnahmen mit größtmöglicher Geschwindigkeit in Angriff zu nehmen.

Wir bewegen Menschen – ökologisch und sicher!

B. Stellungnahme zu den einzelnen Bestandteilen des LNVP

Zu dem LNVP nimmt der VCD Brandenburg im Einzelnen wie folgt Stellung:

1.1 Aufgabe und Funktion des LNVP

Die skizzierte Entwicklung im SPNV im Land Brandenburg wird ausdrücklich begrüßt.

Hervorzuheben ist, dass das Land Brandenburg mit dem neuen LNVP keine Abbestellungen von Verkehren mehr plant. Angesichts zu den Vorgängerplänen ist dies ein bemerkenswerter Fortschritt. Noch im Vorfeld des LNVP 2013 – 2017 war die Abbestellung von Linien ein beliebtes Instrument Brandenburger Verkehrspolitik. Hier hat sich das öffentliche Aufbegehren zahlreicher Verbände, wie auch des VCD Brandenburg, gelohnt.

Weiterhin begrüßen wir sehr, dass die Verschiebung des Modal Split als Zielstellung Eingang in den LNVP gefunden hat. An dieser Stelle halten wir aber, wie auch im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030, ein ambitionierteres Ziel für notwendig. Nur mit einem deutlich höheren Anteil des Umweltverbundes, sind die notwendigen CO₂-Reduktionen zu erreichen.

Angesichts der langjährigen Defizite und Versäumnisse in der Gestaltung des ÖPNV im Land, ist die laufende Prüfung von Nachbestellungen ab 2019 in laufenden Verkehrsverträgen ein wichtiger Baustein, um dringend notwendige Verbesserungen nicht erst ab 2022 wirksam werden zu lassen. In diesem Rahmen ist die Ausgestaltung neuer Ausschreibungen mit flexiblen Nachsteuerungsoptionen wesentlich, um die notwendigen Handlungsspielräume zukünftig auch bei den langfristigen verkehrsvertraglichen Bindungen zu sichern.

1.2 Aufstellung des LNVP im Dialog

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich die Regionaldialoge vor Ort, die auch in der Fläche angeboten werden, bewährt.

Wesentlich ist auch die angebotene Onlinebeteiligung für die Bürgerinnen und Bürger. Eine abschließende Bewertung ist erst nach erfolgter Beteiligung und der Auswertung möglich. Maßgeblich ist hierbei, dass begründete Stellungnahmen und Anregungen nach ernsthafter Prüfung auch Eingang in das Planwerk finden.

Zu bemängeln ist die Verzögerung der Entwurfsveröffentlichung. Insbesondere für stellungnehmende Verbände ist die Veröffentlichung abweichend von den ursprünglich kommunizierten Terminen und kurz vor den Herbstferien ungünstig für breite Beteiligung und die Erarbeitung detaillierter Stellungnahmen. Hier wäre die Einhaltung der angesetzten Termine sehr wünschenswert.

1.3 SPNV-Verbindungen von/nach Polen

Es ist deutlich zu begrüßen, dass Brandenburg die Bedeutung einer europäischen Vernetzung erkennt. Dies ist im SPNV leider nicht der Fall. Im Vergleich zu internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehren in die westlichen und südlichen Länder (Frankreich, BeNeLux, Österreich, Schweiz) ist die Anbindung nach Osteuropa im Personenfernverkehr quasi kaum existent. An dieser Stelle wäre ein entsprechender Ein-

satz des Landes Brandenburg beim Bund und der DB Fernverkehr AG für einen deutlichen Ausbau der Verbindungen nötig.

Die Bedeutung der Anbindung nach Polen wird zum einen anhand der Verbindung Berlin – Angermünde – Szczecin/Stettin deutlich. Die Anbindung an die Metropolregion Szczecin mit dem Berlin-nächsten Ostseehafen hat bereits eine auch vom VCD geforderte entsprechende Hochstufung im BVWP erfahren. Nun ist zeitnahe eine zweigleisige und fernverkehrstaugliche Verbindung nach Berlin über Angermünde zu errichten. Diesbezügliche Planungen des Bundes, die Strecke bei langandauernder Sperrung nur ein-gleisig zu ertüchtigen, genügen den Ansprüchen an eine verlässliche und regelmäßige Anbindung kei-nesfalls.

Auch der Erfolg des Kulturzuges Wrocław/Breslau macht deutlich, dass ein gutes und beworbenes An-gebot zu entsprechender Nachfrage auf den entsprechenden Relationen führt.

Hinsichtlich der Verbindung Berlin – Wrocław wird die Verbindung über Cottbus – Spremberg – Horka nicht erwähnt, obwohl hier nach Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Horka offensichtlich die güns-tigste durchgängig elektrifizierte Verbindung möglich ist. Dies gilt insbesondere, weil auf polnischer Sei-te die Voraussetzungen dafür von der Grenze bis nach Wrocław bereits geschaffen sind.

Es fehlt dabei ein Hinweis auf die Möglichkeit, die Strecke über Cottbus – Senftenberg – Hoyerswerda – Horka zu realisieren. Mit der Fertigstellung der Niederschlesienmagistrale (2018 oder 2019) wäre Berlin – Wrocław hier durchgängig elektrisch befahrbar.

Dagegen scheint die Revitalisierung der Strecke Forst – Legnica von der polnischen Seite nicht favori-siert zu werden, wohl auch, weil die Siedlungsdichte in diesem Gebiet ziemlich gering ist. Damit bringt auch die im LNVP genannte Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Forst kaum Vorteile, es sei denn, die polnische Seite elektrifiziert die Strecke Forst – Żagan auch.

Unklarheit besteht hinsichtlich der Verbindung Cottbus – Zielona Góra: Anlässlich des Regionaldialogs vom 15.06.2017 in Cottbus äußerte sich die Verkehrsministerin dahingehend, dass anstelle einer Ver-bindung über Frankfurt oder Görlitz an einer Direktverbindung der beiden Partnerstädte gedacht werden würde. Nichts davon steht im LNVP. Gemeint hat die Ministerin hier vermutlich die Strecke über Guben – Czerwieńsk.

Auch hier scheint es an der Kommunikation der beiden Länder Verbesserungsbedarf zu geben. Wäh-rend die DB auf Nachfrage behauptete, Polen wäre nicht an einem Ausbau dieser Strecke interessiert, belegt ein Schreiben der Stadtverwaltung Guben, dass sowohl o.g. Relation als auch die Relation Gubin – Lubsko als „wichtige Investitionsmaßnahmen“ bezeichnet werden. Es wäre beschämend, wenn die Polen die Anschlussmaßnahmen realisieren würden und auf deutscher Seite sich dann nichts getan hätte, wie es bereits auf der Relation Wrocław – Berlin geschehen ist.

1.4 Koordination, Akteure und Organisation des ÖPNV

Wir begrüßen sehr, dass auch weiterhin Initiativen, Verbände und Arbeitsgemeinschaften im Rahmen des SPNV-Beirat in die Beratung mit der VBB GmbH einbezogen werden.

Aus unserer Sicht ist auch die Rolle der VBB GmbH für die Koordination unverzichtbar. Dabei muss sichergestellt sein, dass sie für diese Aufgabe von den Gesellschaftern mit ausreichenden Mitteln aus-gestattet wird, um diese auch adäquat umsetzen zu können.

1.4.1 Stationen und ihr Schnittstellenangebot

Mit der einzurichtenden Kompetenzstelle Bahnhof zur Reaktivierung und Belebung historischer Bahnhofsgebäude wird ein überfälliger Schritt zum Erhalt der historischen Bausubstanz und der Schaffung von attraktiven Zugängen zum SPNV getan.

2. Was haben wir seit 2013 erreicht? – Ein Rückblick

Die Auswertung des letzten LNVP belegt deutlich, dass dringend Anpassungen in der Verkehrsleistung erfolgen müssen. Während diese in der Laufzeit nur um knapp 3 % gestiegen ist, sind im selben Zeitraum 18 % mehr Fahrgäste befördert worden.

2.3.2 Gestaltung und Aufwertung der Stationen

U.a. folgende Maßnahmen sind aus unserer Sicht konkret notwendig:

- Die Einrichtung von weiteren Radstationen am oder im Bahnhof (bisher nur in Bernau und Potsdam)
- Bindung der Förderung von B+R/P+R-Anlagen an die Schaffung einer bestimmten Anzahl an Ladestationen für E-Bikes und E-Autos
- Bei 5.000 Fahrgästen am Bahnhof Vetschau wird das nicht-bewirtschaftete Bahnhofsgebäude dem Halt nicht gerecht. Hier sollte eine Wiederinbetriebnahme des Gebäudes geprüft werden. Ein Plusbus-Anschluss, u.a. vom Urlauberort Burg, würde die Attraktivität dieser Station weiter erhöhen

2.3.3. Förderung der Intermodalität - Fahrradmitnahme im SPNV

Eine Möglichkeit zur Entspannung der Situation in den Zügen besteht auch in der Nutzung und Mitnahme von Falträdern. Diese beanspruchen erheblich weniger Platz. Dies sollte von der VBB GmbH beworben werden. Überdies könnte nach den Modellen von München oder Hamburg eine Förderung der Anschaffung von Falträdern erfolgen (Vereinbarung zwischen ADFC, dem Verkehrsverbund und dem Hersteller Tern). In Österreich fördert das Land Steiermark 25 % des Anschaffungspreises, bis max. 500,00 €.

2.4 Verbesserungen im Busverkehr

Besonders ist zu begrüßen, dass der Ausbau der erfolgreichen PlusBusse fortgeführt werden soll. Gerade das PlusBus-Netz im Hohen Fläming ist ein großer Erfolg und führt zu steigenden Fahrgastzahlen. Um die Vorzüge eines vertakteten, komfortablen und regelmäßigen Busverkehrs weiter zu verbreiten, bedarf es ggf. der finanziellen Unterstützung finanziell schwacher Landkreise bei der Einrichtung von PlusBus-Linien.

Weiterhin muss das Land darauf hinwirken, dass Buslinien nicht an Kreisgrenzen enden. Hier muss die Abstimmung der Aufgabenträger noch mehr Beachtung finden. Das Land sollte auf die Aufgabenträger einwirken so dass die Verkehre über Kreisgrenzen hinweg besser organisiert und von den Aufgabenträgern gemeinsame Buslinien eingerichtet werden.

Weiterhin ist die Schaffung sog. „landesbedeutsamer Buslinien“ zu untersuchen. Dies gilt insbesondere für Tangentialverbindungen, die aufgrund von früheren Abbestellungen von SPNV-Leistungen heute keine attraktive Verbindungsfunktion mehr wahrnehmen können.

Das System des KombiBusses hat sich in der Uckermark bewährt. Ein weiterer Ausbau ist anzustreben. Es sollte aber auch geprüft werden, ob eine derartige Verknüpfung von Personen- und Gütertransport für den SPNV sinnvoll ist. In kleinen Systemcontainern könnten Güter schnell in die Züge verladen und transportiert werden. Die Vorteile des KombiBus ließen sich so auf den Schienenverkehr übertragen und so die Wirtschaftlichkeit verbessern. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit des SPNV zu stärken.

2.5 Verbesserung der Fahrgastinformation

Insbesondere bei Großstörungen (wie bei den jüngsten Unwetterereignissen) ist die Fahrgastinformation unbedingt zu verbessern. So werden in VBB-Auskunftsmedien häufig nur der Ausfall einzelner Züge angezeigt, wobei der Verkehr insgesamt eingestellt ist. Teilweise werden Züge als verkehrend angezeigt und sogar auf der VBB-Live-Karte dargestellt, wobei diese nicht fahren. Solche Fehlinformationen sind angesichts eines reduzierten Personaleinsatzes an den Bahnhöfen zugunsten vermehrter digitaler Informationen nicht akzeptabel.

Auch ist die VBB GmbH noch mehr als zentrale Anlaufstelle gefragt. Der bloße Verweis auf Störungsmeldungen bei den einzelnen EVU genügt nicht. Da im Verbundgebiet im Zuge der Reisekette häufig verschiedene EVU genutzt werden, ist eine zentrale Aufbereitung der Störungsdaten dringend notwendig.

3.1 Räumliche Konzepte und Pläne für Berlin-Brandenburg

Analog zum Gemeinsamen Landesentwicklungsplan mit dem Land Berlin ist aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Ländern der Hauptstadtregion die Erstellung eines Gemeinsamen Landesnahverkehrsplans sinnvoll. Ein Bekenntnis zu dieser vertieften Zusammenarbeit fehlt.

Als Grundlage für den LNVP wird nur der bundeslandübergreifende bzw. staatenübergreifende Verkehr nach Berlin und Polen berücksichtigt. Es fehlt aber an einer umfassenden Einbeziehung der Verbindungen nach Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt. Ein sehr treffendes Beispiel für fehlende Koordinierung zwischen Sachsen und der VBB GmbH stellt die Kritik dar, die Klaus-Peter Naumann vom Fahrgastverband Pro Bahn am 31.10.2017 gegenüber dem RBB (sinngemäß) äußerte: „Würde der RE 10 zehn Minuten eher in Leipzig eintreffen, hätten Fahrgäste aus Cottbus direkten Anschluss zum ICE-Sprinter nach München.“

3.3 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Es ist sehr zu begrüßen und längst überfällig, dass die bisherige „Zweckentfremdung“ von Regionalisierungsmitteln ab 2021 beendet wird und die finanziellen Mittel vollständig für die Bestellung von SPNV verwendet werden. Gleichsam ist auch an dieser Stelle ein früherer Einsatz von Landesmitteln für den SPNV, als auch den üÖPNV wünschenswert und zur Sicherstellung eines attraktiven Nahverkehrs auch dringend notwendig.

Wünschenswert wären auch Aussagen zur (Mit-)Finanzierung des Landes in die Fuhrparks der kommunalen Verkehrsbetriebe. Dabei muss eine Verstärkung bzw. Erhöhung der Zuschüsse des Landes an die Verkehrsbetriebe festgeschrieben werden. Es empfehlen sich feste Förderquoten für die Investitionen in Fahrzeugneubeschaffungen wie in anderen Bundesländern, die über den derzeitigen Investitionszuschuss von 5 Mio. Euro jährlich für alle kommunalen Verkehrsbetriebe hinausgeht.

3.4. Nachsteuerungsbedarf identifizieren: Die Korridoruntersuchung 2030

Die erfolgten Korridoruntersuchungen unter besonderer Berücksichtigung der Stadtumlandverkehre Berlin sind methodisch gut nachvollziehbar und ermöglichen eine transparente Maßnahmenentwicklung. Positiv ist hervorzuheben, dass von der bloßen Nachfrageerhebung zu einer Potentialanalyse übergegangen wurde. Nunmehr müssen die Empfehlungen zur prioritären Weiterverfolgung sukzessive, aber schnell angegangen werden.

4.2.1. Standards in Bezug auf Produktfunktionen

Generell ist das bekannte Produktschema bewährt und auch in Zukunft weiterzuverfolgen. Jedoch ist eine deutlichere Trennung von RE und RB empfehlenswert. Aus unserer Sicht sollte die Funktion der RE als Express-Verbindungen gestärkt werden, indem die Zahl der Halte an kleineren Stationen reduziert wird, um so eine Beschleunigung zu erreichen. Gleichzeitig ist die Anbindung kleinerer Stationen durch ein flächendeckendes RB-Netz sicherzustellen. Diese sind an geeigneten Stationen durch kurze und komfortable Umstiege an die RE-Verkehre anzubinden.

Hinsichtlich der geplanten Express-S-Bahn ist anzumerken, dass diese nur stabil funktionieren, sofern die Strecken mit ausreichenden Überholmöglichkeiten ausgestattet sind. Es ist daher fraglich, ob neben RE, RB und S-Bahn noch ein viertes Produkt eingerichtet werden sollte, welches einen zusätzlichen besonderen Ausbau der Infrastruktur erfordert. Die Wirtschaftlichkeit steht hier in Frage. Im Prinzip übernehmen RE und RB schon jetzt die Funktion einer Express-S-Bahn. Mit diesen kann auch flexibler auf den Verkehrsbedarf reagiert werden.

4.2.2. Integraler Taktfahrplan und Deutschlandtakt

Mit der Unterstützung eines ITF und des Deutschlandtakts teilt das Land Brandenburg eine langjährige VCD-Forderung. Die bisherigen Anstrengungen auf die Umsetzung eines Deutschlandtaktes, die endlich auch von der Bundesregierung aufgegriffen wurden, werden von uns ausdrücklich unterstützt. In diesem Zusammenhang ist bedeutsam, die Planungen für den Nahverkehr bereits jetzt mit den Planungen des BMVI für einen Deutschlandtakt 2030 abzustimmen.

Ebenso ist die fahrplantechnische und tarifliche Integration des SPfV zur Erhöhung der Taktdichte sehr zu begrüßen.

4.3. Qualitätsstandards bei Fahrzeugen

Als wesentliches Qualitätsmerkmal hat sich die verkehrsvertragliche Verpflichtung bewährt, dass sämtliche Fahrten mit einem Kundenbetreuer verkehren. Angesichts der fortschreitenden Digitalisierung ist die Ausstattung mit flächendeckendem WLAN in den Zügen ein wichtiger Fortschritt. Die Praktikabilität

solcher Systeme ist bereits in anderen Bundesländern und im Rahmen des Modellversuchs in RE 2, RE 3 und RE 5 hinreichend erprobt.

Für die Organisation von SEV ist zu prüfen, ob die VBB GmbH zentral kleine SEV-Fahrzeuge als eine Art Fahrzeugreserve bereithalten sollte, um im Notfall nicht auf Dritte angewiesen zu sein. In der Vergangenheit ist es vermehrt zu Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Bussen und Fahrpersonal gekommen.

Weitergehend wäre die Schaffung eines landeseigenen Fahrzeugpools (wie in Niedersachsen) zu prüfen, welcher an die jeweiligen EVU zur Durchführung des Verkehrsvertrages vermietet würde. Insbesondere bei der Vergabe der S-Bahn-Netze würde somit der Wettbewerb gestärkt, da die Investitionen in Neufahrzeuge für eine nur begrenzte Vertragsdauer viele potentielle Unternehmen vor teils unüberwindliche wirtschaftliche Herausforderungen stellt.

4.4. Informationen zu Fahrplan und Verbindungen

Über die guten Ansätze zu mobilen Applikationen hinaus, wäre die Fortentwicklung der VBB-App zu einer umfassenden und einheitlichen Mobilitäts-App für ganz Berlin/Brandenburg wünschenswert. Insbesondere die einheitliche Buchung von Car- und Bike-sharing-Angeboten, konventionellen Verleihen und die Integration von lokalen Mitfahrbörsen würde den Gebrauchswert erheblich steigern. Auch würde die Gestaltung multimodaler Mobilitätsketten somit deutlich vereinfacht und gestärkt.

Unabhängig von der Nutzung neuer Medien ist die Standardinformation auf den Bahnhöfen wesentlich zu verbessern. Das gilt insbesondere bei Störungen im Betriebsablauf. Die verwendeten Standardansagen haben im Falle von Störungen oft nur humoristischen Wert oder sind sogar widersprüchlich.

4.5. Gestaltung von Tarif und Vertrieb

Kurzfristig ist eine Weiterentwicklung der Schüler- und Auszubildenden-Tickets vorzunehmen. Weiterhin ist das Mobilitätsticket Brandenburg für einkommensschwache Personen zu teuer. Die Preise, bspw. für einen Landkreis von 44,50 € liegen deutlich über dem Satz, den SGB-II-Empfänger für Verkehr pro Monat zur Verfügung stehen (25,77 €). Dem LNVP fehlt es an einem Plan, die Kosten dafür den zur Verfügung stehenden Mitteln anzupassen.

Die Tarife sollten so gestaltet werden, dass Fahrkarten grundsätzlich bis zur ersten Station außerhalb des VBB-Tarifgebietes gelten. Das sollte mit den angrenzenden Verkehrsverbänden in Gegenseitigkeit vereinbart werden. So kann es nicht dazu kommen, dass man noch zusätzlich eine Fahrkarte für den „Grenzübertritt“ lösen muss.

Die Anpassung der Fahrpreise über den von der VBB GmbH gebildeten Index stellt zwar eine transparente Form der Preisbildung dar. Jedoch bildet sie ggf. reale Entwicklungen nur unzureichend ab und entlässt die Verantwortlichen aus der politischen Verantwortung, die entsprechenden Preisanpassungen zu vertreten und öffentlich glaubwürdig zu hinterlegen.

Wir begrüßen ausdrücklich die Entwicklung eines deutschlandweiten Tarifverbundes im ÖPNV. Allerdings fehlt bei der Prüfung neuartiger Tarifstrukturen die Option im Bereich fahrkartenloser ÖPNV/Bürgerticket/Nahverkehrsabgabe. Eine Prüfung der denkbaren unterschiedlichen Ausgestaltungen

gen ist empfehlenswert. Dies ist auch vor dem Hintergrund der notwendigen finanziellen Mittel für den angedachten Leistungs- und Infrastrukturausbau sinnvoll.

5.1. Schienennetz

Es ist zu prüfen, ob Bahnsteigverlängerungen im Einzelfall mit vertretbarem Aufwand bereits mit einer Reserve für längere Züge errichtet werden. In jedem Fall sollten bei Baumaßnahmen entsprechende Freihaltungen für spätere Erweiterungen vorgesehen werden. Nur so lassen sich Spielräume für zukünftige Entwicklungen schaffen. Die Erhöhung der Kapazität eines Zuges durch Einsatz mehrerer Wagen ist im Ergebnis günstiger, als Taktverdichtungen.

Das Land Brandenburg sollte beim Bund und der DB Netz AG darauf hinwirken, dass entsprechend den Regelungen für den Schienengüterverkehr, eine Reduktion der Trassennutzungsentgelte erfolgt. Die reduzierte Steigerung um 1,8 % pro Jahr im Zuge des Kompromisses über die Regionalisierungsmittel reichen nicht aus, um die Schiene im Personenverkehr als umweltfreundliches Verkehrsmittel von unnötigen Kosten zu befreien.

Hinsichtlich der Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten im S-Bahnnetz zwischen Wannsee und Griebnitzsee ist vielmehr ein vollständiger zweigleisiger Wiederaufbau zumindest zwischen Wannsee und Griebnitzsee im Zuge des Ausbaus Potsdam Hbf – Babelsberg vorzunehmen. Nur so lässt sich die nötige Betriebsstabilität sichern und die Weitergabe von Verspätungen verhindern.

5.2 Stationen

Die Stationen mit ihrem Umfeld müssen so gestaltet werden, dass kurze Umsteigezeiten zwischen SPNV und Bussen oder Straßenbahnen erreicht werden. Bei den Konzepten muss man sich davon lösen, dass jeder Verkehrsträger auf seine eigene Station besteht. Kurze Umsteigezeiten durch kurze Wege vom Bahnhof zu Haltestellen von Bussen sind zu gewährleisten. Bekannt sind solche Lösungen, dass bei niveaugleichen Anlagen und geteilten Bahnsteigen in Randlage Busse direkt am Bahnsteig halten.

Der vor einigen Jahren neu errichtete Busbahnhof in Brandenburg a. d. H. erfüllt diese Bedingungen durch seine abseitige Lage nicht. Dieser ist in seiner Ausdehnung mit elf Abfahrtstellen für Busse völlig überdimensioniert. Die Regionalbusse könnten hier ebenfalls wie die Stadtbusse direkt vor dem Bahnhof abfahren. Ein gutes Beispiel stellt hier der Bahnhof Nauen dar.

Ein zweites Beispiel mit ungünstiger Lösung ist der Bahnhof Wustermark. An einem Bahnsteigende befindet sich die ursprüngliche Treppe. Am anderen Bahnsteigende wurde eine Aufzugsanlage für den barrierefreien Zugang neu errichtet. Dort befindet sich auch die Bushaltestelle. Von der oberen Ebene der Aufzugsanlage führt ein Treppenlauf auf das Bahnvorgefeld. Ein weiterer Treppenlauf zum Bahnsteig fehlt, obwohl dessen Herstellung baulich möglich gewesen wäre. So können Umsteiger nicht den kurzen, schnellen Weg zu den Bussen über eine Treppe nutzen. Treppen haben natürlich eine größere Kapazität als Aufzüge, die oft von Fahrgästen mit Fahrrädern oder Kinderwagen beansprucht werden.

Es ist erforderlich, den Haltepunkt Groß Behnitz wieder zu aktivieren. Neben den Berufspendlern würde davon auch der Tourismus profitieren. Das in Groß Behnitz gelegene ehemalige Landgut Borsig, jetzt Landgut Stober, hat sich zu einem touristischen Anziehungspunkt und überregionalen Tagungsort entwickelt.

Konkret ist für die dringend notwendige barrierefreie Erschließung des Bahnhofs Fürstenberg/Havel keine zeitliche Perspektive erkennbar. Der Ausbau ist nur in der Kategorie „in Vorbereitung“. Wir sehen die Notwendigkeit, die Planungen dazu jetzt anzustoßen, um eine zügige Realisierung eines barrierefreien Zugangs zu gewährleisten.

Generell ist die Aufenthaltsqualität bei vielen Stationen nicht befriedigend, weil bei deren Neubau Sparlösungen realisiert und insbesondere der Witterungsschutz stark vernachlässigt wurde (z.B. Falkensee). Hier sind weitere Verbesserungen erforderlich. Insbesondere sind auch beheizte und wetterfeste Warterräume vorzuhalten. Insgesamt muss die Aufenthaltsqualität gesichert werden.

Auch an dieser Stelle ist bei Bund und DB Station und Service auf eine Senkung der Stationsentgelte, welche in den neuen Bundesländern deutlich höher als im Westen ausfallen, hinzuwirken.

6.1.1. Anschlussmanagement Bahn-Bus

Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten sind zu großzügig bemessen. Diese konterkarieren das Bestreben, die Fahrgeschwindigkeit der Züge zu erhöhen. Die hier gewonnene Zeit wird dann beim Umsteigen wieder aufgebraucht. Wie unter 2.4.1 dargestellt, muss im Regelfall die Umsteigezeit 3 bis 5 Minuten betragen, maximal 10 Minuten, auch in Abhängigkeit von den jeweils zurückzulegenden Entfernungen zwischen Bahn- und Bushalt.

Aus dem Entwurf des LNVP ergibt sich nicht, welche ÖPNV-Unternehmen das RBL bereits nutzen. Auch wird dies nicht kommuniziert. Insbesondere für Reisende in den Tagesrandlagen und in nur spärlich vom ÖPNV bedienten Gebieten, ist eine Anschlusssicherung jedoch von immanenter Bedeutung. Es braucht daher eine öffentliche Kommunikation, an welchen Stationen und bei welchen Verkehrsunternehmen eine Anschlusssicherung erfolgt.

Darüber hinaus wäre im Sinne einer qualitativen Bewerbung eine offizielle „VBB-Anschlussgarantie“ nötig, die umfassend die Erreichung von Anschlüssen garantiert. Für den Fall, dass ein Anschluss nicht erreicht werden kann, sind den Fahrgästen alternative Anschlüsse darzustellen. Ggf. ist ein Fortkommen mit Taxen sicherzustellen, welche von der Garantie umfasst und mit dem VBB-Fahrschein abgegolten wäre.

6.2.1. SPNV-Linien ab 2018

Wie bereits angedeutet sind zahlreiche Maßnahmen, bspw. die Verstärkung der RE 1, bereits vor 2022 notwendig. Eine schnellere Umsetzung der angedachten Maßnahmen ist daher dringend nötig. Auch muss das Zugangebot auf der Verbindung Nauen – Berlin Zoo zu bestimmten Zeiten bereits ab 2018 und nicht erst ab 2022 verstärkt werden. Eigene Beobachtungen haben ergeben, dass in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs (Montag bis Freitag 6.00 bis 9.00 Uhr Richtung Berlin, 16.00 bis 18.00 Uhr Richtung Nauen) ein zusätzlicher Zug pro Stunde erforderlich ist.

6.2.3. SPNV-Linien ab Dezember 2022

Die im Entwurf des LNVP aufgeführten Verbesserungen sind ausnahmslos zu begrüßen. So ist es bspw. gut, dass die neue RB 37 mit perspektivischer Weiterführung nach Steglitz aufgeführt wird und so ein erster konkreter Schritt zum Wiederaufbau der Stammbahn getan wird.

Auch ist ausdrücklich zu begrüßen, dass mit der RB 21 künftig wieder eine Direktverbindung zwischen Potsdam und Spandau besteht. In diesem Rahmen sind jedoch auch die Interessen der Pendler aus Wustermark Rechnung zu tragen. Der für eine Verbindung nach Potsdam erforderliche Umstieg in Dallgow-Döberitz führt zu einer erheblichen Fahrzeitverlängerung nach Potsdam.

Ebenso sind die Taktverbesserungen zwischen Bad Belzig und Wannsee sowie auf den Linien RE 1 und RE 2 längst überfällig.

Als wichtige Tangentialverbindung begrüßen wir auch den geplanten Stundentakt auf der RB 60 zwischen Wriezen und Frankfurt/Oder.

6.2.4. Ausblick ab 2025 und 2030

Wir begrüßen es sehr, dass im Zeithorizont bis 2025 nunmehr die Elektrifizierung nach Szczecin im Abschnitt Passow – Szczecin mit durchgehendem zweigleisigen Ausbau aufgeführt ist. Die vom Bund angedachte eingleisige Lösung wird der Bedeutung der Verbindung Berlin – Szczecin nicht gerecht und verhindert eine langfristig notwendige Erschließung durch den Fernverkehr und eine Taktverdichtung.

Im Entwurf des LNVP fehlt jedoch an dieser Stelle die Prüfung von Lückenschlüssen und Reaktivierungspotentialen. So ist im Zuge einer umfassenden Nahverkehrsstrategie auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken zu prüfen. Potential bieten dabei etwa die Brandenburgische Städtebahn oder der stillgelegte Abschnitt Templin – Joachimsthal. Eine solche Prüfung sollte zur Schaffung von Tangentialverbindungen in die Erwägungen einfließen.

6.4. Vergabekonzept im SPNV

Wir begrüßen sehr, dass bei den regelmäßigen Vergaben hohe Sozialstandards und Beschäftigungsgarantien sichergestellt werden.