



Koordinierungsteam

## Auswertung der Stellungnahmen zum Konzeptentwurf

Stand 15.01.2020

### Übersicht über den Inhalt der Stellungnahmen

- 22 Zuschriften
- 133 Einzelschläge/Bemerkungen,
  - davon 49 sofort beantwortbar,
  - 84 Diskussionspunkte für die Arbeitsgruppen (zum Teil mehrfach genannt)

	<b>Allgemeines, Übergreifendes</b>		<b>Konzept erweitern / vertiefen</b>
6	Realisierung, Umsetzung	8	Streckenreaktivierungen
3	Projekte früher fertigstellen	5	Fernverkehr
3	Vergleich mit anderen Planungen	5	Güterverkehr
1	Kosten	3	Straßenbahn und Bus
2	Bedenken gegen Mehrleistungen oder mehr Halte	2	S-Bahn
		2	U-Bahn
		2	Zielstellungen
		1	Verknüpfungspunkte
		1	Fahrplan-Einheiten
		1	Tariffragen
		1	Flügel, Zweisystemfahrzeuge

	<b>Strecken / Regionen</b>		<b>Sonstiges</b>
11	Berlin (innerhalb des Außenrings)	6	Linienführungen, Halte
7	Berlinfernes Land Brandenburg, ländlicher Raum insgesamt	4	Fahrzeuge
9	Potsdamer Stammbahn / Potsdam / Golm / Wetzlarer Bahn	4	Abstellanlagen, Werkstätten
7	Anhalter Bahn	2	Personal
6	Bahnhöfe am südlichen und westlichen Außenring	1	Bahnsteige
5	Stettiner Bahn / Uckermark	1	Ausweich- / Überholgleise
2	Wriezener Bahn	1	Park+Ride
2	Östlicher Außenring	2	Bezeichnung Regio-S-Bahn
2	Görlitzer Bahn / Lausitz	2	Bewertungskriterien
2	Dresdner Bahn		
3	Lehrter Bahn / Hamburger Bahn		
5	Kremmener Bahn / Prignitz		
3	Nordbahn / Heidekrautbahn		

## **Vorbemerkung** mit eingearbeiteten Stellungnahmen

Heute verkehren täglich fast 300.000 Pendler zwischen Brandenburg und Berlin, viele davon in den Zügen des Regionalverkehrs und der S-Bahn. Der VBB erwartet bis 2030 jetzt schon insgesamt 40% mehr Fahrgäste, auf den pendlerstarken Achsen eine Verdopplung. [Die Regierungskoalition im Bund will „bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen“](#).

[Der Umwelt- und Klimaschutz](#) erfordert darüber hinaus eine massive Verlagerung vom [Motorisierten Individualverkehr](#) zum [Öffentlichen Verkehr](#), das bedeutet also insgesamt einen Faktor 4 auf den Pendlerachsen. Linien im Stundentakt müssen zukünftig im 15-Minuten-Takt bedient werden. Dies erfordert einen massiven Ausbau der Infrastruktur und Erhöhung der Zugbestellungen. [Um die Entwicklung aller Regionen zu fördern und gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen herzustellen, müssen die ländlichen Räume auch in Tagesrandlagen an die Schiene angeschlossen und mit dem Busverkehr verknüpft werden.](#)

[Eine gleichzeitig wirtschaftliche Betriebsabwicklung](#) erfordert [Wagenmaterial, das flexibel für zeitlich unterschiedlich starkes Verkehrsaufkommen, geeignet zum Flügeln und zum Befahren nicht elektrifizierter Strecken mit Energiespeicher ist, geringere Türblockierungszeiten und ausreichende Verteilflächen hinter den Türen aufweist.](#)

In Brandenburg und Berlin wird bereits seit 2017 an einem Investitionskonzept 'i2030' gearbeitet. Dieses umfasst jedoch bislang nicht alle Streckenkorridore und geht nur sehr langsam voran, daher werden auf der Grundlage von 'i2030' notwendige Ergänzungen und Beschleunigungen des gesamten Netzknotens gefordert und hierfür im Folgenden ein umfassendes Zielkonzept sowie Etappenziele vorgelegt. Da bisher kaum Projektentscheidungen im Rahmen von 'i2030' getroffen wurden, sind mögliche i2030-Maßnahmen in diesem Konzept inhaltlich und kostenseitig enthalten.

Aktuelle Regionalverkehrskonzepte von Innoverse GmbH (für CDU Brandenburg), Grüne (Landesverbände Brandenburg und Berlin), Linke (Berlin) und SPD (Brandenburg und Berlin) wurden einbezogen.

## Ergänzung im **Abschnitt 2: Infrastrukturausbau...**

Verkehrspolitische Ziele im Berlin-Brandenburger Verkehrsraum sind neben den kurzfristigen Angebotsverbesserungen, den "Modal Split" zugunsten der Schiene massiv zu verändern und die Verkehrsleistungen von Regional- und S-Bahn innerhalb von 15 Jahren zu verdoppeln. Hierfür sind eine Vielzahl von kleineren Baumaßnahmen, aber auch einige größere Vorhaben (die meist immer noch Nachholbedarf aus Kriegs- und Teilungsfolgeschäden darstellen), notwendig. Im Folgenden werden Maßnahmenbündel in drei Stufen (Fertigstellungen bis 2025, 2030 und 2035) aufgelistet. Da im Konzept "i2030" nach mehr als zweijähriger Arbeit noch keine Ergebnisse vorliegen, sind auch die Maßnahmen der i2030-Korridore enthalten.

Das Linienkonzept und der dafür erforderliche Infrastrukturausbau sind zunächst konzentriert auf den Pendlerverkehr zwischen Berlin und dem Umland und einige Zusammenhangsmaßnahmen dargestellt. Erweiterungen sind notwendig

- territorial: Lausitz, Prignitz, Uckermark jeweils innerhalb sowie Verflechtungen mit den Verkehrsräumen Dresden, Leipzig/Halle, Magdeburg, Schwerin und Szczecin

- technologisch:

Flügeln, Streckenreaktivierung, Elektrifizierung, Einsatz von Zweisystemfahrzeugen (Oberleitung / Akku)

- Verkehrsorganisatorisch:

Verknüpfungspunkte des Eisenbahnpersonenverkehrs untereinander sowie mit dem U-Bahn- Straßenbahn- und Busverkehr der Städte und Landkreise, Verdichtung der Zugangsstellen

- Güterverkehr: Durchgangsgüterverkehr, Ortsgüterverkehr (Organisation und Zugangsstellen).

## Zu weiteren grundsätzlichen Stellungnahmen

„Berlinlastigkeit“

Begriff Regio-S-Bahn

Zügige Fertigstellung eines Grundkonzepts unverträglich mit allzu viel Konzepterweiterungen

Datengrundlage

Denkbares Vorgehen:

    Zügig einarbeiten:

        Territoriale Erweiterungen in Brandenburg

        Flügeln / Elektrifizierung / Akkubetrieb

    Danach technologische und verkehrsorganisatorische Erweiterungen bearbeiten:

        Verknüpfungspunkte, S-Bahn, Städtischer Verkehr der Ober- und Mittelzentren, ländlicher Busverkehr,

        Streckenreaktivierungen, „Letzte Meile“, Fernverkehr (D-Takt),

        Abstellanlagen, Werkstätten,

        Güterverkehr,

        Tariffragen

## Vorschlag für **Besprechungspunkte in der Arbeitsgruppe Zielnetz am 15.01.2020**

„Fahrplan“ der Arbeitsgruppe Zielnetz

Heute (im „Plenum“) Beantwortung ausgewählter Stellungnahmen,

dann Versenden der Zusammenstellung an alle

2. Besprechung Mitte Februar Vorschlag: 19.02.

u. a. Gelegenheit zur Klärung von Nachfragen zur Beantwortung der Stellungnahmen

Themenkreis Prignitz

3. Besprechung Anfang April, Vorschlag: 01.04.

Themenkreis Havelland / Golm / Potsdam

4. Besprechung 29.04. im Anschluss an die „Plenartagung“ des Bündnisses

Territoriale Besprechungen zu den Stellungnahmen?

Wer erarbeitet Vorschläge zu folgenden Themen?

Prignitz, Anhalter Bahn, weitere

Heute:

Themenkreis Stettiner Bahn und Uckermark

Vorschläge der Stadtverwaltung Eberswalde sind konkret genug für eine Diskussion

Erste Ausbaustufe der Potsdamer Stammbahn

## Die Stellungnahmen im einzelnen:

Bedeutung der Farben in Spalte „Stellungnahme Koordinierungsteam“:

**Grün:** unmittelbar ins Konzept einarbeiten (ergänzen oder ändern)

**Orange:** in der Arbeitsgruppe diskutieren

**Blau:** noch ausarbeiten für ein erweitertes Konzept

**Lila:** Arbeitsgruppen Dialog oder Lausitz

**Rot:** erst nach 2035 realistisch; im Konzept vorerst weglassen

**Schwarz:** nichts zu veranlassen

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
1	BISAR Rainer Pannier	08.10.19	Bis 2025 (statt 2030): a) S-Bahn bis Rangsdorf, 20-min-Takt; b) 2. Gleis bis Blankenfelde, 10-min-Takt	a) nein, wünschenswert, aber unrealistisch, weil Planung noch am Anfang, „bis 2030“ kann auch vorher sein b) ist enthalten S. 17
2	BTU Cottbus Prof. Hans-Christoph Thiel	08.10.19	a) ÖV BB statt nur Schiene; b) Auch Güterverkehr	a) S-Bahn ist teilweise enthalten, weiteres einarbeiten; Straßenbahn und Bus später bearbeiten b) ja, später
3	BI Zehlendorf Reinhard Crome	27.10.19	Bis 2025 statt 2035: a) Durchgehend 2. S-Bahn-Gleis bis Potsdam Hbf für S1 und S7 b) RB 33 Wannsee – Steglitz ohne PF c) Niederflurtaugliche Straßenbahn-Strecke Zehlendorf – Teltow Bis 2030/35: d) U3 Mexikoplatz e) S25 Teltow-Stadt – Stahnsdorf f) S15 Wannsee – Stahnsdorf	a) ja, ist bis 2030 enthalten b) ist nur bis Zehlendorf enthalten S. 10 und 12 c) ja, Potsdamer Straßenbahn-Netz, später bearbeiten d) im Prinzip ja, aber nach 2035 e) ist enthalten S. 17 f) nein, weil Bus für Wannsee – Stahnsdorf ausreicht, Dreilinden soll in der dritten Ausbaustufe 2035 (S. 25) Anschluss an künftige RSB auf der Stammbahn-Strecke erhalten
4	BI Wustermark Maria Zunke	28.10.19	Anbindung Wustermark 2025 unklar. Fehlen RB 13 und RB 21 mit Halt Wustermark	Im LNVP nicht enthalten, aber im BSBB-Konzept S. 12

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
5	Felix Thoma privat	01.11.19	a) Stärker mit städtischem Nahverkehr integrieren; b) Regionalbahnhof Pankow sinnvoller als Karower Kreuz	a) <b>S-Bahn einarbeiten, Tram und Bus später bearbeiten</b> b) Karower Kreuz als Umsteigeknoten erforderlich, weil sich nicht alle Direktverbindungen im dichten Takt herstellen lassen; Pankow liegt dicht an Gesundbrunnen, ausgereizte Kapazität der Stettiner Bahn spricht zunächst dagegen, Buch scheint noch wichtiger als Pankow, <b>Pankow wird später bedeutsamer, falls mit U9-Verlängerung Umsteige-Anschluss zur West-City herstellbar, vormerken für nach 2035</b>
6	ADFC Kerstin Carlberg als Weiterleiterin	08.11.19	a) Kein 30-min-Takt ins tiefste Brandenburg b) Mehr Regionalbahnhöfe in Berlin verlängern die Fahrzeiten; c) Gegen die Bezeichnung Regio-S-Bahn; d) Sonderregelungen f. spät abends; e) Turmbahnhöfe früher! f) Weitere Fernbahnhöfe! g) VBB-Ticket in IC gültig!  h) Gleichmäßigere FV-Halte!;	a) Auf den Hauptachsen doch, etliche Nebenstrecken bleiben im 60-min-Takt, s. S. 29 b) Erschließung B-Bereich für mittelferne Ziele ist Aufgabe der RSB, RE müssen dort nicht halten c) Regio-S-Bahn trifft den beabsichtigten Inhalt am besten d) ja, aber wir machen hier keinen Detail-Fahrplan e) unrealistisch f) nein, die vorhandenen Fernbahnhöfe tragen der polyzentrischen Stadtstruktur genügend Rechnung, aber <b>vorhandene Fernbahnhöfe nutzen (besonders Zoo wegen Kapazität Stadtbahn)</b> g) Tariffragen würden die Aufgabenstellung des Bündnisses vorerst sprengen und müssen ausgeklammert werden. h) <b>ja</b>
7	ADFC Kerstin Carlberg	09.11.19	a) viele redaktionelle Einzelhinweise b) Kann Hersteller mehr Desiro HC bauen? c) mehr S-Bahn-Abstellgleise, Werkstätten und Personal erforderlich d) Keine PESA-LINK mehr beschaffen wegen Problemen beim Flügeln e) Keine Verkürzung des Bahnsteigs Schöneweide auf 140 m f) Kein Regionalbf Wollankstraße, nicht mehr Halte für RE/RB in Berlin	a) <b>ja, wurden eingearbeitet</b> b) nicht mehr Fahrzeuge, sondern andere (vierteilige statt sechsteilige) c) <b>ja, Forderung ist berechtigt, Einzelheiten den Verkehrsunternehmen überlassen</b> d) hat die NEB auch schon erkannt, aber wegen Zulassung in Polen zur Zeit erforderlich e) muss wieder verlängert werden (2030) S. 10 f) Wollankstraße wird bedeutsam, falls mit U9-Verlängerung Umsteige-Anschluss zur West-City herstellbar, Verknüpfung der Verkehrsmittel ist wichtig, polyzentrische Stadtstruktur, RE kann Halte auslassen, RSB nicht

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
8	DGB West-brandenburg Jörg Podzuweit	11.11.19	Will mehr: a) Güterverkehr b) Personenfernverkehr, Interregio c) Lausitz, d) Uckermark, Prignitz e) Abstellanlagen, f) Streckenreaktivierungen, g) Konzept ist zu berlinlastig h) Anhalter Bahn; Will anders: i) Kein RE-und RSB-Halt in Berlin außer Hbf, j) Turmbahnhof Bergholz statt Mahlower Kreuz	a) ja, aber später b) ja, aber später c) ja, Arbeitsgruppe Lausitz d) ja (Erweiterung des Zielkonzepts) e) ja, Forderung ist berechtigt, Einzelheiten den Verkehrsunternehmen überlassen f) ja (Streckenreaktivierungen) g) Schwerpunkt war zunächst der Pendlerverkehr Berlin – Umland; berlinferne Maßnahmen und innerstädtischer Berliner Verkehr sind noch nicht vollständig, Konzept soll erweitert werden h) Ausbau Anhalter Bahn ist enthalten S. 17, mit Lichterfelde Ost (bis 2030), Birkengrund und Luckenwalde sind Überholmöglichkeiten FV/RV vorhanden, ggf. weitere Überholmöglichkeiten prüfen lassen i) nein, polyzentrische Stadtstruktur; differenzierte Halte RE/RSB im C-Bereich und außerhalb, vereinzelt im B-Bereich j) Mahlower Kreuz wegen O-W-Verkehr und Besiedlung; Bergholz Bau enthalten S. 25, wegen schwieriger Straßenerschließung erst bis 2035
9	VCD Nordost Heiner v. Marschall	11.11.19	Eigenes Konzept mit voller Übereinstimmung in den Zielen; Abweichungen: a) Name MetropolExpress statt RSB b) keine S-Bahn Velten, kein Mischbetrieb c) Umsteigepunkt Klosterbuschweg, keine S-Bahn nach Falkensee oder Nauen d) Basdorf - Oranienburg	a) Regio-S-Bahn trifft den Inhalt am besten. MetropolExpress ist irreführend und unverständlich. b) S-Bahn erlaubt 20-min-Takt mit Zwischenhalt, eigenes S-Bahn-Gleis ist wegen späterer Elektrifizierung besser (S. 10 wurde ergänzt); S.26 eigene Gleise für Regionalverkehr Schönholz – Hennigsdorf gefordert c) Regional-/Fernbahn Ausbau bis 2030, weil einfacher S. 18, schwieriger S-Bahn-Bau bis 2035 S. 25 bis Albrechtshof neu, später Falkensee S. 26 d) ja, Schmachtenhagen – Sachsenhausen reaktivieren, Gesamtstrecke ausbauen, nach 2035

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
10	DBV Regionalverb. Barnim Uck Jochen Bona	13.11.19	a) Weitere Konzepte berücksichtigen; b) regionale Verbindungen Nord-Süd über Potsdamer Stammbahn und c) West-Ost über Südring d) Verknüpfungspunkte mit S, U, Tram, Bus	a) zu ungenau b) ist enthalten S. 29 c) Bau bis 2040 ist enthalten S. 26, Liniennetz 2040 später entwickeln d) ja, sind mitgedacht, einige neue sind erwähnt (Mexikoplatz, Wollankstraße, Springpfuhl, Grünau), <b>Konzept erweitern um Ausbau der vorhandenen und Bau weiterer Verknüpfungspunkte</b>
11	Grüne Regionalverband Niederbarnim Matthias Hasselmann	13.11.19	a) 10-min-Takt nach Bernau reicht nicht wegen Wohnungsbau Blankenburg usw. b) BÜ Ahrensfelde bei 30-min-Takt RB 26 c) S 75 Wartenberg – Karower Kreuz!	a) deshalb Kurzfristmaßnahme S 85 bis Buch verlängern S. 8 b) andere BÜ sind noch öfter geschlossen, Autoverkehr verringern! c) Könnte im Zusammenhang mit der S-Bahn-Werkstatt Schönerlinder Straße ohnehin erforderlich werden. Enthalten ist Ausbau Karower Kreuz (Bahnsteige und Verbindungskurven) für mehr stabilen Regionalverkehr bis 2030 S. 16
12	BI Dialog Heidekrautbahn Hk Kratky an AGH Petitions- ausschuss	15.11.19	a) Taktverdichtung Basdorf – Klosterfelde – Groß Schönebeck b) mehr Direktzüge nach Gesundbrunnen	a) 2030 enthalten: 30-min-Takt bis Wandlitzsee S. 22, <b>erweitern bis Klosterfelde</b> ; 2035 15-in-Takt bis Wandlitzsee, 30-min-Takt bis Klosterfelde S. 29 <b>b) Ja. Kurzfristmaßnahmen wurden ergänzt.</b>
13	ADFC Regional- gruppe Königs Wusterhausen Reinhard Kähler	13.12.19	Königs Wusterhausen 2 Gleise Fernbahn unabhängig von der S-Bahn nicht auf unbestimmt später verschieben; aber Bahnsteigverschiebung ohne Überwerfung, weil diese teuer ist	2030 enthalten S. 16: Umbau einschl. zweigleisiges Überwerfungsbauwerk der S-Bahn über die Fernbahn nördlich des Nottekanals (damit perspektivisch auch Verlängerung bis Mittenwalde möglich)

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
14	Städtekrantz, Eberswalde Stadtverwaltung Sören Bauer	17.12.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) keine hinreichenden Maßnahmen für den Nordosten Brandenburgs enthalten</li> <li>b) reiner 30-min-Takt der RE-Linie 3!</li> <li>c) abwechselndes Flügeln in Eberswalde nach Schwedt / Szczecin und Schwedt / Prenzlau, auf Flügeln in Angermünde verzichten, weil Umbau dort schwierig</li> <li>d) zweigleisiger Ausbau Angermünde – Schwedt</li> <li>e) flügeltaugliches Wagenmaterial beschaffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vorausgesetzt wird Ausbau Angermünde – Szczecin gemäß i2030; Konzept enthält Beifahreranlage Angermünde S. 9., 30-min-Takt bis Angermünde mit Flügeln S. 12, + 30-min-Takt RB Ostkreuz – Eberswalde S. 12, ab 2030 durchgehend weiter nach Wriezen und Templin mit Zweisystemfahrzeugen S. 22; <b>allerdings nur 60-min-Takt RB nach Schwedt, Pasewalk nur angedeutet (S. 29); Uckermark ausgearbeiten</b></li> <li>b) 30-min-Takt ist enthalten S. 12, 22, 29</li> <li>c) nein, die eingesparten Infrastrukturkosten würden durch unnötige doppelte Zugleistungen mit längerer Beförderungszeit aufgezehrt werden; Ausbau Angermünde ist geplant</li> <li>d) prüfen, ob 2 Zp/h erforderlich (30.000 Ew); wenn ja, Fahrplanstudie und 2. Bahnsteig in Pinnow prüfen</li> <li>e) ja, Konzept ergänzt</li> </ul>
15	Städtekrantz, Luckenwalde Stadtplanungsamt Ekkehard Buß	17.12.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bundes-Ziel Verdopplung der Fahrgäste</li> <li>b) 30-min-Takt mindestens bis Jüterbog ganztags</li> <li>c) weitere Überholmöglichkeiten an der Anhalter Bahn</li> <li>d) Nord-Ost-Kurve am Genshagener Kreuz</li> <li>e) zentrales Park+Ride-Konzept</li> <li>f) Genshagener Kreuz ausbauen als Umsteigeknoten mit großem Park+Ride-Platz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ja, Konzept ergänzt</li> <li>b) ist für 12/2022 bis Jüterbog gefordert S. 5, BSSB-Konzept fordert für 12/2025 2x30-min-Takt mit abwechselnden Halten, weiter 60-min-Takt bis Wittenberg und Falkenberg S. 12</li> <li>c) Ausbau Anhalter Bahn ist enthalten S. 17, mit Lichterfelde Ost (bis 2030), Birkengrund und Luckenwalde sind Überholmöglichkeiten FV/RV vorhanden, <b>ggf. weitere Überholmöglichkeiten prüfen lassen</b></li> <li>d) ja, ist enthalten (S. 17), wurde deutlicher formuliert; <b>Bedeutung des Güterverkehrs zwischen GVZ Großbeeren und östlichem BAR ermitteln</b></li> <li>e) Park+Ride für MIV ist die zweitbeste oder Ersatz-Lösung, die beste sind öffentliche Zubringerbusse und Fahrräder zu den Zügen; <b>über Arbeitsgruppe Dialog an MIL herantragen</b></li> <li>f) ja, vor allem fehlt die Verbindung nach Potsdam (nach BER gibt es die RB 32 mit Umsteigen in Ludwigsfelde), aber baulich recht aufwändig, deshalb optional bis 2035 vorgesehen S. 25; <b>Detailklärung erforderlich, da Plus-Bus Ludwigsfelde-Potsdam schneller und direkter (Umsteigen Bahn/Bus in Ludwigsfelde verbessern)</b></li> </ul>

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
16	Städtekrantz Neuruppin	17.12.19	a) weiterführende Beschreibung der Führung des RE 6 ab 2025 (S. 12, 25) fehlt b) Verbesserung gegenüber i2030 nicht erkennbar	a) ist auf S. 9 beschrieben, hier mit anderen Worten: Wiederaufbau der Nord-Ost-Kurve am Hennigsdorfer Kreuz, RE 6 über diese Kurve und die West-Süd-Kurve am Karower Kreuz ohne Halt von Velten bis Gesundbrunnen; die Nachteile des RE 6 über Spandau (Fahrzeit, Behinderungen) müssen beseitigt werden; die Kurve am Hennigsdorfer Kreuz ist leichter und schneller aufzubauen als die Strecke Hennigsdorf – Schönholz; dies soll jedoch nur zeitweilige Ersatzlösung sein. Die Maßnahme ist für 2025 eingeordnet (S. 10), die Infrastrukturkosten jedoch in der Tabelle für 2030 (S. 18). b) Die kürzere Fahrzeit nach Gesundbrunnen über die Kurve am Hennigsdorfer Kreuz ist eine Verbesserung gegenüber i2030, außerdem eigene Gleise für den Regionalverkehr und Elektrifizierung Neuruppin – Hennigsdorf – Schönholz S.25f; <b>eigene Gleise jetzt ausdrücklich genannt, kein Mischbetrieb</b>
17	Allianz pro Schiene Jutta Matuschek, Prof. Herbert Sonntag	18.12.19	a) priorisieren durch Abschätzung Nachfragewirkung, b) Abschätzung Kostenaufwand und c) Abschätzung Realisierungszeitraum d) in welchen Planungen von Bund, Ländern und Gemeinden bereits aufgenommen e) Finanzierung durch welche Einrichtung f) Umsetzung der Vorhaben durch Bündnispartner begleiten g) Gemeinsamer Beauftragter der Länder soll koordinieren h) Länder sollen halbjährlich berichten	a) <b>Nachfragewirkung wurde ermittelt, aber Methodik muss kurz beschrieben werden</b> b) Kostenabschätzung ist enthalten für Verkehrsleistungen S. 14, 24, 31f, für Infrastruktur S. 18ff, 26ff c) das gesamte Konzept ist nach Realisierungszeiträumen gegliedert d) <b>kann mit hohem Aufwand ermittelt werden</b> e) siehe Präsentation S. 4 f) <b>Arbeitsgruppe Dialog</b> g) <b>Arbeitsgruppe Dialog</b> h) <b>Arbeitsgruppe Dialog</b>
18	Felix Thoma privat	19.12.19	a) Bündnis U-Bahn / S-Bahn erforderlich b) Mischbetrieb RSB/FV und RSB/GSB möglichst vermeiden (Kremmener Bahn)	a) Verknüpfungen mit S-Bahn und U-Bahn wurden mitgedacht, <b>S-Bahn ausführlicher einarbeiten, Standpunktbildung zur U-Bahn außerhalb dieses Bündnisses</b> b) Hamburger Bahn (S. 18) und Anhalter Bahn (S. 17) teilweise 4 Gleise gefordert; <b>Kremmener Bahn eigene Gleise für GSB und elektrifizierte RSB erforderlich, wurde jetzt deutlicher geschriebendeutlicher geschrieben (S. 25f)</b>

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
noch 18			<p>c) Stränge/Linien Regio-S-Bahn S. 15 der Hauptpräsentation vom 13.11. passen nicht zu S. 11 der Liniennetz-Präsentation</p> <p>d) östliche und westliche Linien S.15 für Durchbindungen evtl. tauschen</p> <p>e) kurvige und komplexe Linienführung der RSB</p> <p>f) Regionalbahnhof Pankow, auch wegen U9-Verlängerung</p> <p>g) S-Bahn auf dem östlichen Außenring statt Regio-S-Bahn</p> <p>h) Ostanbindung von Potsdam mit Verbindungskurve bei Bergholz</p> <p>i) neue Strecke entlang der Nuthestraße</p> <p>j) Reaktivierung Wustermark – Nauen – Kremmen – Oranienburg</p> <p>k) Reaktivierung Schmachtenhagen – Oranienburg</p> <p>l) Regionalbahnhalt Warschauer Straße statt Ostbahnhof</p> <p>m) Wriezener Bahn westlich von Warschauer Straße in die Stadtbahn einführen</p> <p>n) S7-Verlängerung Ahrensfelde – Werneuchen</p> <p>o) S25-Abzweig Lichterfelde Süd – Ludwigsfelde</p> <p>p) S46-Verlängerung Königs Wusterhausen – Mittenwalde</p>	<p>c), d) ja, S. 11 der Präsentation Liniennetze entspricht der Gleislage auf der Nord-Süd-Strecke (Spandau – Dresdner Bahn außen, Gesundbrunnen – Anhalter Bahn innen), S. 15 der Hauptpräsentation ist falsch</p> <p>e) Linienführungen ergeben sich aus dem Verknüpfen von Teilstrecken, sind aber nicht zwingend.</p> <p>f) siehe Nr. 5 b)</p> <p>g) S-Bahn Karower Kreuz – Wartenberg könnte im Zusammenhang mit der S-Bahn-Werkstatt Schönerlinder Straße ohnehin erforderlich werden. Für die Gesamtstrecke Karower Kreuz – Kreuz Wuhlheide – Grünau ist jedoch eine Wechselstrom-S-Bahn (Regio-S-Bahn) sinnvoller (höhere Geschwindigkeit, Weiterführung ins Umland, Nutzung vorhandener Gleise und Stromversorgung).</p> <p>h) West-Süd-Kurve Bergholz ist vorhanden, würde aber zunächst nur Pirschheide und Golm anbinden.</p> <p>i) <b>Neubaustrecke von Rehbrücke entlang der Nuthestraße nach Potsdam Hbf ist sinnvoll, aber erst nach 2035 realistisch.</b></p> <p>j), k) ja, <b>Reaktivierungsprogramm erarbeiten</b></p> <p>l) Die vorhandene Stationsinfrastruktur am Ostbahnhof sollte weiter genutzt werden, das Umfeld attraktiver gestaltet und Straßenbahn-Anschluss hergestellt werden. Außerdem soll er Umsteigepunkt zum Fernverkehr bleiben. Weiterer Regionalbahnhalt an der Warschauer Straße wäre zwar verkehrlich sinnvoll, aber zu dicht an Ostkreuz und Ostbahnhof.</p> <p>m) Nein. Die Kapazität der Stadtbahn wird für die Linien der Frankfurter Bahn und zum BER sowie für den Fernverkehr gebraucht.</p> <p>n) Bis 2035 dürfte 30-min-Takt Regio-S-Bahn reichen. In Abhängigkeit von der Entwicklung später neu prüfen.</p> <p>o) Weiter entfernte Ziele sollten besser mit der schnelleren Regio-S-Bahn angefahren werden.</p> <p>p) <b>Ja, ins Reaktivierungsprogramm aufnehmen.</b></p>

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
19	EVG Brandenburg Jörg Podzuweit	19.12.19	a) ländliche Räume auch in Tagesrandlagen an Schiene anschließen und mit Busverkehr verknüpfen b) größere Flexibilität des Wagenmaterials für zeitlich unterschiedlich starkes Verkehrsaufkommen c) Abstellkapazitäten schaffen, Flächen für Abstellgleise usw. erhalten d) Personal-Mehrbedarf einplanen, solide Ausbildung organisieren e) Ausweich- und Überholgleise reaktivieren f) Umgehungsstrecken für Güterverkehr g) alle Planungen jetzt beginnen, die notwendigen Projekte auflegen h) die vorhandenen mehr als 50 Güterverkehrszugangsstellen erhalten, neue Güterverkehrs-, Verlade- und Containerzentren, Industrieanschlussgleise i) Vernetzung außer mit Berlin auch mit den nächsten Metropolen in D und Polen j) Anbindung der Regionen bis zur letzten Meile k) Verknüpfung auch mit FV l) Expresszüge nicht unterwegs halten, Wiederholung von 8 h) m) S-Bahn-ähnliches Angebot bis Ludwigsfelde	a) ja, als Grundsatz jetzt im Konzept genannt, Einzelheiten des Busverkehrs später bearbeiten b) ja, als Grundsatz für Nachverhandlungen des VBB mit den EVU und für Neuausschreibungen ins Konzept eingearbeitet c) siehe 8 e) d) Arbeitsgruppe Dialog e) ja, aber Begründung im Einzelfall erforderlich f) ja, muss konkreter ausgearbeitet werden g) ja, hier tritt schon wieder Zeitverzug ein, Arbeitsgruppe Dialog h) ja, muss konkreter ausgearbeitet werden i) ja Konzept erweitern, zum Teil Arbeitsgruppe Lausitz j) ja, Konzept erweitern k) Auf Planungen des Fernverkehrs ist kein Verlass. Deshalb Entwicklung Deutschland-Takt beobachten und zu gegebener Zeit vergleichen und evtl. anpassen. l) BSBB-Konzept sieht außerhalb Berlins auf vielen Achsen die Trennung in schnelle (wenig haltende) RE und langsame (überall haltende) Regio-S-Bahnen vor, zum Teil mit wechselnden Halten, um saubere 15-min-Takte zu erzielen. Innerhalb Berlins siehe 8 h). m) ja, etwa 15-min-Takt mit RE und Regio-S-Bahn S. 12, 22 und 29

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
20	Argus Potsdam Klaus Petersen Elrita Hobohm	20.12.19	<p>a) Ziel auch Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, Flächenversorgung</p> <p>b) zu berlinlastig, brandenburgische Regionalentwicklung mehr berücksichtigen</p> <p>c) Bewertungsmatrix im Grünen Umlandkonzept führt wegen einseitiger Werteparameter zu vorbestimmten Ergebnissen; Kritik an Datenbasis</p> <p>d) nicht nachvollziehbar, welche Ansätze und Ziele aus welchen Konzepten mit welcher Begründung eingeflossen sind oder verworfen wurden</p> <p>e) Zielsetzungen der Projekte „Wiederaufbau der Stammbahn“ und „Umnutzung des Wanneseebahn-Gleises“ nicht bekannt; werden gegeneinander ausgespielt</p> <p>f) Übersichtskarte für den interessierten Nichtfachmenschen gewünscht</p> <p>g) Güterverkehr fehlt</p> <p>h) sektorale Diskussionsforen</p>	<p>a) ja, Konzept ergänzt S. 5</p> <p>b) <b>Schwerpunkt war zunächst der Pendlerverkehr Berlin – Umland; berlinferne Maßnahmen und innerstädtischer Berliner Verkehr sind noch nicht vollständig, Konzept soll erweitert werden</b></p> <p>c) pauschale Behauptung; unklar, was gemeint ist; bessere Daten nehmen wir gern entgegen</p> <p>d) Nachdem aus vier Ursprungskonzepten in mühsamen Diskussionen ein gemeinsames erarbeitet wurde, sehen wir keinen Mehrwert darin, die Ursprungskonzepte nochmals insgesamt auseinanderzunehmen.</p> <p>e) Der Untersuchungskorridor Südwest verläuft vom Potsdamer Platz bis Griebnitzsee und umfasst in der Breite den Raum von Zehlendorf – Wannsee bis Teltow – Stahnsdorf. Ziele sind die kapazitive und fahrzeitmäßige Verbesserung sowohl des Pendlerverkehrs zwischen Berlin und den Strecken bis Magdeburg / Dessau als auch des feinerschließenden Nahverkehrs bis Beelitz / Brandenburg / Golm. Von Zehlendorf bis Griebnitzsee kommen die Strecke über Wannsee und die Strecke über Dreilinden für den Ausbau infrage. Das BSBB-Konzept enthält ein Vorgehen in drei Etappen (nicht gegeneinander, sondern nacheinander): 2025 Dieselbetrieb von Südwesten bis Zehlendorf über Wannsee (S. 10 und 12), 2030 Elektrischer Betrieb bis Potsdamer Platz über Wannsee – Zehlendorf (S. 17 und 22), 2035 Elektrischer Betrieb auch über Dreilinden (S. 25 und 29).</p> <p>f) S. 6 der Hauptpräsentation vom 13.11.2019 enthält viele Informationen. <b>Wird allgemein noch mehr gewünscht?</b></p> <p>g) ja, aber später</p> <p>h) ja</p>

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
21	Hans Marx privat	20.12.19	<p>a) neue Zugangsstellen nicht erst 2030 bis 2035, kurze Wege zur Bahn! Betrifft: Pirschheide, Bergholz, Genshagener Kreuz, Diedersdorf, Mahlower Kreuz, Nuthetal</p> <p>b) RB 21 Potsdam – Golm – Wustermark – Rathenow und eine RB Werder – Golm – Spandau direkt</p> <p>c) Marquardt unwichtig für Stadtentwicklung Krampritz</p> <p>d) Reaktivierungen auch Bad Saarow – Beeskow, Werneuchen – Wriezen und Brandenburg – Bad Belzig</p> <p>e) RB 33 von Jüterbog in Beelitz Stadt flügeln nach Wannsee und Potsdam</p>	<p>a) Nach BSBB-Konzept Pirschheide 2025 (S. 12); Mahlower Kreuz 2030 (S.17), früher ist nicht realistisch; <b>Diedersdorf und Nuthetal für 2030 aufnehmen</b>, früher ist nicht realistisch; <b>Genshagener Kreuz</b> baulich recht aufwändig, deshalb optional bis 2035 vorgesehen (S. 25), „optional“ <b>gestrichen</b>; Bergholz sehr aufwändig, auch die Straßenanbindung, geringer Umsteigebedarf.</p> <p>b) Pendlerbedarf Rathenow – Berlin ist deutlich größer als Rathenow – Potsdam, deshalb ist 30-min-Takt Rathenow – Berlin wichtiger als abwechselnde Direktverbindungen nach Berlin und Potsdam. <b>Aufgenommen: Wustermark als Umsteigeknoten ausbauen. Direktverbindung Rathenow – Brandenburg – Potsdam erfüllt mehrere Verkehrsbedürfnisse; Zweisystem-Fahrzeuge einbinden in die RSB. Abwägung der Direktverbindungen Wustermark – Potsdam, Werder – Spandau und Potsdam –Spandau diskutieren.</b></p> <p>c) Marquardt ist die nächstliegende Regionalbahnstation für Krampritz und Fahrland; Straßenbahnbindung ist wichtig.</p> <p>d) <b>Bad Saarow – Beeskow und Brandenburg – Bad Belzig ins Reaktivierungsprogramm aufnehmen, Werneuchen – Wriezen nach 2035 wegen dünner Besiedlung, notwendigem Brückenbau und guter Anbindung Wriezen über Eberswalde</b></p> <p>e) <b>ja, mit Zweisystemfahrzeugen Oberleitung / Akku</b></p>

Nr	Wer	Wann	Was	Stellungnahme Koordinierungsteam
22	Stephan Wilhelm gesammelt aus dem AK Verkehr der SPD Brandenburg	29.12.19	a) RE 5-Zweiglinie nur bis Finsterwalde, nicht Senftenberg; unnötige Mehrleistung b) Flügeln und Zweisystemzüge (Akku / Oberleitung) vertiefen zwecks Liniendurchbindungen c) Abgleich mit DB-Fernverkehrskonzept, i2030 und D-Takt d) Prüfen, ob weitere Überholgleise usw. auf Anhalter Bahn erforderlich für 15-min-Takt e) Keine neuen RSB-Halte im Stadtgebiet, wenn betriebliche Nachteile zu erwarten. f) Regionalverkehr von Spandau nicht nach Westkreuz verlängern, sondern nach Gesundbrunnen, weil dorthin sonst keine direktes Angebot g) Kurve Velten – Hennigsdorf Ost und S-Bahn Hennigsdorf – Velten gleichzeitig, damit Zugfolge Velten – Hennigsdorf bleibt und Neuruppin – Tegel nur 1x umsteigen	a) Nein. Es geht auch um Direktverbindungen von z. B. Südkreuz, Zossen, Finsterwalde nach Senftenberg. Mehrleistungen sind generell gewollt und erforderlich. b) Ja. AG. c) Über i2030 gehen wir hinaus. D-Takt-Abgleich ja, sobald neue Fassung D-Takt vorliegt, darf aber nicht zur Reduzierung des Regionalverkehrs führen. d) Ja. AG. e) Nein. Verkehrliche Notwendigkeit entscheidet. Wenn betriebliche Nachteile zu erwarten sind, dann weiterer Infrastrukturausbau. f) Diskutieren. AG. g) Ja. Beide Maßnahmen für 2025 einsortiert (S. 10).